

625  
7-78

М. Д. С.

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

---

# Т Р У Д Ы

СОВѢЩАНІЙ КІЕВСКАГО ОКРУГА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ПО РАЗСМОТРѢНІЮ

СМѢТНЫХЪ ПРЕДПОЛОЖЕНІЙ ПО ОКРУГУ

на 1916 годъ.



К І Е В Ъ

Губернская Типо-Литографія, зданіе Присутственныхъ мѣстъ.  
1915.

1826



7-78

М. П. С.

Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

# Т Р У Д Ы

СОВѢЩАНІЙ КІЕВСКАГО ОКРУГА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ПО РАЗСМОТРѢНІЮ

СМѢТНЫХЪ ПРЕДПОЛОЖЕНІЙ ПО ОКРУГУ

на 1916 годъ.

1826  
Г. д. р. ж. е. л. і. а. т. и. н. е. в. а.  
1. т. т. у. т. в. м. і. е. в.

V



проедено  
1907 г.

К І Е В Ъ

Губернская Типо-Литографія, зданіе Присутственныхъ мѣстъ.  
1915.





## ОГЛАВЛЕНІЕ.



1. Циркулярное письмо Правленія Округа отъ 27 Апрѣля 1915 г. № 13869 на имя представителей общественныхъ организаций, учреждений и отдѣльных лицъ съ приглашеніемъ принять участіе въ Совѣщаніяхъ при Округѣ.
2. Списокъ общественныхъ организаций и отдѣльных лицъ, которымъ Правленіемъ Округа были разосланы приглашенія для участія въ Совѣщаніяхъ.
3. Копія протокола Совѣщанія, состоявшагося 7 мая 1915 г. въ г. Кіевѣ для обсужденія предположеній К. О. П. Сообщенія о работахъ его на Верхнемъ и Среднемъ Днѣпрѣ (до Гродижска), подлежащихъ внесенію въ смѣту 1916 г.
4. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося 13 мая 1915 г. въ г. Екатеринославѣ по обсужденію на 1916 г. смѣтныхъ предположеній о работахъ на р. Днѣпрѣ между г.г. Гродижскомъ и Екатеринославомъ.
5. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося 13 мая 1915 г. въ г. Херсонѣ, по обсужденію на 1916 годъ смѣтныхъ предположеній К. О. П. С. о работахъ по улучшенію воднаго пути р. Н. Днѣпра.
6. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося 13 мая 1915 г. въ г. Черниговѣ, по обсужденію смѣтныхъ предположеній К. О. П. С. на 1916 годъ по 4 технич. уч-ку Кіевскаго Отдѣленія.
7. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося въ г. Николаевѣ 15 мая 1915 года по обсужденію предположеній К. О. П. С. о работахъ на 1916 годъ на р. Ю.-Вугѣ.
8. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося 19 мая 1915 года въ г. Гомелѣ о работахъ на р. Сожѣ подлежащихъ внесенію въ смѣту предположеній на 1916 годъ.
9. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося 23 мая 1915 года по обсужденію на 1916 г. смѣтныхъ предположеній о работахъ на р. Днѣстрѣ.
10. Протоколъ Совѣщанія, состоявшагося въ Правленіи К. О. П. С. 27 мая 1915 г. для обсужденія предположеній Округа о работахъ на 1916 годъ.



11. Докладъ Завѣдывающаго Шоссейнымъ Техническимъ Отдѣломъ Инженера Погорецкаго о предположеніяхъ по новымъ работамъ на шоссеинныхъ путяхъ Округа (§9 ст. 2, кат. I и II).
12. Докладъ вр. исп. об. помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 1 му участку, Инженера Данилевскаго.
13. Докладъ Начальника работъ по улучшенію судоходныхъ условій р. Днѣпра между городами Градижскомъ и Екатеринославомъ о программѣ этихъ работъ на 1916 годъ.
14. Докладная записка Брянскаго завода отъ 12 мая 1915 г. за № 15353.
15. Докладъ Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія Инженера Терпугова о необходимости постройки въ г. Екатеринославѣ казеннаго дома для Канцеляріи Отдѣленія и перваго технического участка.
16. Докладъ Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія инженера Терпугова объ отчисленіи средствъ на болѣе подробное изслѣдованіе р. Самары и составленіе проекта ея канализованія.
17. Отношеніе Новомосковскаго Городскаго Головы отъ 12 мая 1915 г. за № 2310.
18. Докладъ Инженера Терпугова обзоръ работъ на р. Нижнемъ Днѣпрѣ въ связи съ совѣщаніями К. О. П. С. съ представителями различныхъ общественныхъ организацій.
19. Докладъ помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку Инженера Карлштейна о программѣ берега укрѣпительныхъ работъ на р. Н.-Днѣпрѣ и въ частности объ укрѣпленіи берега въ Кривомъ Колѣнѣ.
20. Докладъ Помощника Начальника Екатеринославскаго отдѣленія по 2 техническому участку Инженера Карлштейна по вопросу о коренномъ улучшеніи судоходныхъ условій р. Н.-Днѣпра въ районѣ переката „Н.-Бабинскаго“. (Кривого Колѣна).
21. Докладъ Помощника Начальника Екатеринославскаго отдѣленія по 2 техническому участку Инженера Карлштейна объ укрѣпленіи берега у Лысой Горы.
22. Докладъ Помощника Начальника Екатеринославскаго отдѣленія по 2 техническому участку Инженера Карлштейна объ укрѣпленіи размываемаго берега острова ниже дамбы № 3.
23. Докладъ Помощника Начальника Екатеринославскаго отдѣленія по 2 техническому участку Инженера Карлштейна объ устройствѣ втораго затона у м. Никополя на р. Нижнемъ Днѣпрѣ.
24. Докладъ Помощника Начальника Екатеринославскаго от-



- дѣленія по 2 техническому участку Инженера Карлштейна объ укрѣпленіи части берега у м. Никополя между существующимъ береговымъ укрѣпленіемъ К. О. П. С. и подъѣздными путями Екатерининской ж. д.
25. Докладъ Помощника Начальника Екатеринославскаго отдѣленія по 2 техническому участку Инженера Карлштейна о предполагаемомъ расширеніи Александровской гавани на р. Нижнемъ Днѣпрѣ.
  26. Программа работъ на 1916 годъ по оборудованію Нижняго Днѣпра снарядами и непаровыми судами, доложенная Совѣщанію 13 мая 1915 года.
  27. Докладъ Помощника Начальника Екатеринославскаго отдѣленія по 2 техническому участку Инженера Карлштейна о расширеніи Александровскихъ мастерскихъ.
  28. Докладъ Помощника Начальника Екатеринославскаго отдѣленія по 2 техническому участку Инженера Карлштейна объ улучшеніи судоходныхъ условій р. Н.-Днѣпра на Краснозаборскомъ перекатѣ.
  29. Докладъ вр. Завѣдывающаго техническимъ участкомъ р. Днѣпра у г. Кіева Инженера Прокопенкова о работахъ по улучшенію Старосельскаго и Вышгородскаго перекатовъ.
  30. Докладъ вр. Завѣдывающаго техническимъ участкомъ р. Днѣпра у г. Кіева Инженера Прокопенкова къ проекту возведенія въ 1915 г. 3-хъ полузапрудъ и 1-ой запруды въ концѣ береговой обдѣлки въ ур. „Бобровня“ на лѣвомъ берегу р. Днѣпра
  31. Докладъ Помощника Начальника Кіевского Отдѣленія по 3 техническому участку Инженера Грузинцева, о выправительныхъ работахъ на р. Днѣпрѣ, предполагаемыхъ къ производству въ 1916 году въ 3-мъ техническомъ участкѣ Кіевского Отдѣленія.
  32. Докладная записка Представителя Кременчугскаго городского общественнаго управленія, Члена городской управы П. С. Матвѣева.
  33. Докладъ Помощника Начальника Кіевского Отдѣленія по 4 техническому участку Инженера Вислоцкаго о бюджетныхъ предположеніяхъ по работамъ улучшенія р. Десны въ судоходномъ отношеніи на 1916 г.
  34. Докладъ вр. и. об. Начальника Искусственнаго Отдѣленія Инженера Лепешинскаго о необходимости постройки плотинъ съ шлюзомъ для улучшенія судоходныхъ условій р. Днѣпра на скалистомъ порогѣ у д. Кобеляки, выше г. Орши на 323—324 верстахъ отъ начала судоходства.
  35. Докладъ Инженера Попова о новыхъ капитальныхъ работахъ, предполагаемыхъ къ производству въ 1916 году въ предѣлахъ гомельскаго технического участка Кіевского Округа Путей Сообщенія.



36. Докладъ Помощника Начальника Отдѣленія по Гомельскому техническому участку Инженера Попова о новыхъ капитальныхъ работахъ, предполагаемыхъ къ производству въ 1916 году на р. Сожѣ.
37. Письмо Іосифа Львовича Медвѣдева отъ 25 апрѣля 1915 г.
38. Докладная записка пароходовладельцевъ и судовладельцевъ на р. Сожѣ отъ 18 мая 1915 года.
39. Докладъ Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія Инженера Тиммъ о необходимости производства изысканій въ нижней части р. Днѣстра съ цѣлью составленія проекта мелiorаций плавень, въ связи съ улучшеніемъ судоходныхъ условій рѣки.
40. Докладъ Помощника Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія Инженера Шелудякова объ устройствѣ затоновъ на р. Днѣстрѣ и о положеніи этого вопроса въ настоящее время.
41. Докладъ Завѣдывающаго отдѣльнымъ техническимъ участкомъ р. Южнаго Буга Инженера Богданова объ устройствѣ погрузочныхъ пристаней на р. Южномъ Бугѣ у г. Вознесенска.



**М. П. С.**

**ЦИРКУЛЯРНО.**

**ПРАВЛЕНІЕ**

**Кіевскаго Округа Путей Сообщенія**

Искусственное Отдѣленіе.

**Служба Воднаго Пути.**

*27 апрѣля 1915 года.*

**№ 13869.**

**г. КІЕВѢ**

**Представителямъ Биржевыхъ и Порайонныхъ Комитетовъ, судовладѣльцевъ, Городскихъ и Земскихъ учреждений, а равно и прочихъ учреждений и отдѣльнымъ лицамъ, заинтересованнымъ въ улучшеніи путей Кіевскаго Округа Путей Сообщенія.**

Согласно распоряженію Управленія В. В. П. и Ш. Д. предположенія Правленій Округовъ о работахъ, выполняемыхъ за счетъ кредитовъ по § 4 ст. ст. 1 и 2 (новыя работы на водныхъ путяхъ и заготовка судовъ и снарядовъ), по § 5 ст. 5 (надзоръ за судоходствомъ и обстановка водныхъ путей) и по § 7 ст. ст. 1 и 2 (новыя работы по шоссеинымъ дорогамъ) предварительно внесенія ихъ въ вѣдомость предположеній должны быть рассмотрѣны въ особыхъ Совѣщаніяхъ при участіи сверхъ чиновъ Контрольной Палаты, съ совѣщательнымъ голосомъ, также представителей мѣстныхъ общественныхъ организацій, какъ то: биржевыхъ и порайонныхъ комитетовъ, судовладѣльцевъ, городскихъ и земскихъ учреждений, а равно и прочихъ заинтересованныхъ учреждений и отдѣльных лицъ.

Какъ показала практика этихъ совѣщаній, на нихъ часто возбуждаются вопросы чисто мѣстнаго характера, обсужденіе коихъ въ совѣщаніяхъ въ г. Кіевѣ представляется крайне затруднительнымъ, а, кромѣ того, не всѣ заинтересованныя въ улучшеніи подвѣдомственныхъ Округу путей лица имѣютъ возможность пріѣхать въ Кіевъ.

Поэтому Правленіе Округа предполагаетъ въ текущемъ году, по примѣру прошлаго года, организовать для подробнаго обсужденія смѣтныхъ предположеній на будущій годъ Совѣщанія на мѣстахъ и затѣмъ постановленія этихъ мѣстныхъ Совѣщаній обсудить въ г. Кіевѣ въ Общемъ Совѣщаніи съ участіемъ представителей отъ лицъ и учреждений, бывшихъ на мѣстныхъ Совѣщаніяхъ и съ представителями Государственнаго Контроля.



Совѣщанія на мѣстахъ Правленіемъ Округа назначены въ слѣдующихъ пунктахъ:

1) Для р. **Верхняго Днѣпра** и **Средняго Днѣпра** до **Градизска**—въ г. **КИЕВѢ** 7 мая с. г. въ помѣщеніи Правленія Округа (Фундуклеевская 10), подъ предсѣдательствомъ Исп. об. Помощника Начальника Округа Инженера И. А. Розова.

2) Для р. **Средняго Днѣпра** отъ **Градизска** до **Екатеринослава**—въ г. **ЕКАТЕРИНОСЛАВѢ** 13 мая с. г. въ помѣщеніи Губернской Земской Управы, подъ предсѣдательствомъ Начальника Округа Инженера В. М. Тренюхина.

3) Для р. **Нижняго Днѣпра**—въ г. **ХЕРСОНѢ** 13 мая с. г. въ помѣщеніи Биржи, подъ предсѣдательствомъ Исп. об. Помощника Начальника Округа, Инженера И. А. Розова.

4) Для р. **Сожа**—въ г. **ГОМЕЛѢ** 19 мая с. г. въ помѣщеніи Городской Управы, подъ предсѣдательствомъ Завѣдывающаго землечерпаніемъ на р. В. Днѣпрѣ и Могилевскихъ и Гомельскихъ техническихъ участками Инженера Н. Я. Арондара.

5) Для р. **Десны**—въ г. **ЧЕРНИГОВѢ** 13 мая с. г. въ помѣщеніи Городской Управы, подъ предсѣдательствомъ Вр. Завѣдывающаго Кіевскимъ Отдѣленіемъ Инженера П. Н. Пушечникова.

6) Для р. **Южнаго Буга**—въ г. **НИКОЛАЕВѢ** 15 мая с. г. въ помѣщеніи Николаевского Биржевого Комитета, подъ предсѣдательствомъ Исп. об. Помощника Начальника Округа Инженера И. А. Розова.

7) Для р. **Днѣстра**—въ г. **БЕНДЕРАХЪ** 23 мая с. г. въ помѣщеніи Уѣздной Земской Управы, подъ предсѣдательствомъ Исп. об. Помощника Начальника Округа Инженера И. А. Розова.

8) По **всему Округу**—въ г. **КИЕВѢ** 27 мая с. г. въ помѣщеніи Правленія Округа, подъ предсѣдательствомъ Начальника Округа Инженера В. М. Тренюхина.

Сообщая объ изложенномъ, Правленіе Округа имѣетъ честь просить не отказать принять участіе въ вышеперечисленныхъ Совѣщаніяхъ лично или черезъ уполномоченнаго Вами представителя.

Открытіе Совѣщаній назначено въ 11 часовъ утра въ дни указанные выше; при этомъ Правленіе Округа присовокупляетъ, что особыхъ приглашеній для каждаго Совѣщанія разсылаться не будетъ.

Начальникъ Округа, Инженеръ В. Тренюхинъ.

Правитель Канцеляріи Долбешкинъ.



## ПРОТОКОЛЬ

**Совѣщанія, состоявшагося 7 мая 1915 года въ г. Кіевѣ для  
обсужденія предположеній Кіевского Округа Путей Сообще-  
нія о работахъ на Верхнемъ и Среднемъ Днѣпрѣ (до Гра-  
дижска), подлежащихъ внесенію въ смѣту 1916 г.**

Предсѣдательствовалъ Исп. об. Помощника Начальника  
Кіевского Округа Путей Сообщенія, инженеръ *И. А. Розовъ*.

### УЧАСТВОВАЛИ:

Инженеръ-Механикъ Округа, Инженеръ *Ф. Ф. Емельяновъ*;  
Вр. Исп. об. Начальника Искусственнаго Отдѣленія, Ин-  
женеръ *С. М. Лепешинскій*;

Завѣдывающій разработкой результатовъ землечерпанія  
въ Округѣ, Инженеръ *И. И. Вутовичъ*

Вр. исп. об. Начальника Кіевского Отдѣленія, инженеръ  
*И. Н. Пушечниковъ*;

Вр. И. о. Завѣдывающаго землечерпаніемъ на В. Днѣпрѣ  
и Могилевскимъ и Гомельскимъ техническими участками, ин-  
женеръ *П. В. Поповъ*;

Состоящій въ распоряженіи Правленія Округа, инженеръ  
*К. П. Марченко*;

Состоящій въ распоряженіи Правленія Округа, инженеръ  
*Н. В. Старицкій*;

Помощникъ Начальника Кіевского Отдѣленія по 3 техни-  
ческому участку, инженеръ *Л. П. Грузинцевъ*;

Вр. исп. об. Завѣдывающаго техническимъ участкомъ р.  
Днѣпра у г. Кіева, инженеръ *В. Я. Прокопенковъ*;

Представитель Кіевского Порайоннаго Комитета *А. И.  
Терентъ* вѣ;

Представитель Строительнаго Управленія Московско-  
Кіево-Воронежской ж. д., инженеръ *Л. К. Валькевичъ*;

Представитель Общества Пароходства по р. Днѣпру и  
его притокамъ *К. И. Кузьминъ*;

Обязанности Секретаря исполнялъ Старшій Техникъ  
Кіевского Отдѣленія, Техникъ Путей Сообщенія *А. М. Изде-  
берскій*.



По открытіи Совѣщанія, Предсѣдатель, указывая на тѣ подготовительныя работы, по коренному улучшенію р. Днѣпра, которыя усиленно велись за послѣдніе годы, обращаетъ вниманіе Совѣщанія, что общее оживленіе дѣятельности Правительства по благоустройству водныхъ путей и окрѣпшее въ настоящее время сознаніе, что Россіи съ ея необозримыми пространствами и преобладаніемъ массовыхъ грузовъ нужны дешевыя рѣчныя сообщенія, не могли не отразиться на второй по величинѣ рѣкѣ Европейской Россіи—Днѣпрѣ. Въ 1909 г. было приступлено къ улучшенію нижней части рѣки отъ пороговъ до устья, гдѣ соединеніемъ выправительныхъ, скалоуглубительныхъ и землечерпательныхъ работъ удалось достигнуть постоянныхъ глубинъ отъ Александровска до Никополя 5 ф., отъ Никополя до Малыхъ Гирль 6 ф. и отъ Малыхъ Гирль до Херсона 7 ф.

Насколько успѣшны были работы видно изъ сопоставленія слѣдующихъ цифръ: до 1910 года на Нижнемъ Днѣпрѣ транзитная глубина держалась ниже 5 фут. по 100—120 дней, т. е. фактически въ теченіе всей навигаціи и доходила до 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> фут. Въ 1914 г. не смотря на общее мелководье ниже 5 фут. транзитная глубина падала на 5 дней и не опускалась ниже 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> фута.

Работы на слѣдующемъ участкѣ рѣки въ порогахъ уже наполовину разрѣшены. Въ іюнѣ прошлаго года Государственной Думой былъ отпущенъ кредитъ 3.000.000 руб. на приступъ къ шлюзованію порожиистой части р. Днѣпра и только начавшаяся война затормозила дальнѣйшее движеніе этого вопроса.

Насколько сильна потребность въ дѣйствительно улучшенныхъ глубокихъ водныхъ путяхъ видно изъ того, что сейчасъ же за произведенными на Нижнемъ Днѣпрѣ работами на очередь поставлено дальнѣйшее углубленіе его.

При разсмотрѣніи въ Комиссіи Государственной Думы проекта шлюзованія Днѣпра было высказано пожеланіе, чтобы водному пути отъ Херсона до Екатеринослава была придана возможно большая глубина, во исполненіе чего **Предсѣдателемъ** настоящаго Совѣщанія Инженеромъ **Розовымъ** былъ составленъ новый проектъ шлюзованія пороговъ и разработана схема доведенія Нижняго Днѣпра до 2 саж. глубины. Имѣются и другія предположенія, но съ меньшими заданіями (проектъ инж. Карлштейна 8 фут. воднаго пути на Нижнемъ Днѣпрѣ). Шлюзованіе пороговъ Днѣпра должно идти неразрывно съ улучшеніемъ Средняго Днѣпра, такъ какъ мало открыть ворота для грузовъ съ Днѣпра, нужно еще обезпечить имъ возможность дойти до этихъ воротъ.

Работы на Среднемъ Днѣпрѣ уже начаты; въ 1913 году по проекту инж. Розова было приступлено къ улучшенію опасныхъ для судоходства скалистыхъ мѣстъ между Кременчугомъ и Екатеринославомъ на сумму 2.000.000 руб. Проекты



дальнѣйшихъ работъ на Днѣпрѣ до Лоева для получения пути на 10 четв. осадки уже представлены Правленіемъ Округа и находятся на разсмотрѣніи въ Управленіи В. В. и Ш. Д. Наконецъ, законченъ инж. Тейхманомъ и общій проектъ воднаго пути Рига-Херсонъ, дающій выходъ грузамъ Днѣпровскаго бассейна черезъ Двину къ Балтійскому морю. Этотъ проектъ находится на разсмотрѣніи особаго Техническаго Бюро, послѣ чего долженъ быть внесенъ въ Законодательныя Учрежденія.

Какъ видно изъ этого обзора для кореннаго улучшенія р. Днѣпра не только произведена вся предварительная работа, но начато и самое улучшеніе рѣки. Военное время приостановило дальнѣйшее расширеніе работъ, отвлекши всѣ кредиты на болѣе неотложныя нужды настоящей минуты, но это не должно отражаться на рѣшеніяхъ настоящаго Совѣщанія. Тѣ раны, которыя неизбѣжно будутъ нанесены государственному организму Россіи, могутъ быть излѣчены только быстрымъ экономическимъ прогрессомъ, а для послѣдняго необходимы прежде всего пути сообщенія. Нужно теперь же думать о томъ, чтобы не затормозить ожидаемаго послѣ войны расцвѣта народной дѣятельности своей неготовностью, чтобы къ этому времени были выяснены всѣ существенные вопросы и дѣло улучшенія Днѣпровскаго воднаго пути могло бы пойти по наложеннымъ рельсамъ.

Останавливаясь въ частности на результатахъ Совѣщанія прошлаго года, **Предсѣдатель** отмѣчаетъ, что текущій годъ, конечно, явился крайне неблагопріятнымъ для выполненія высказанныхъ тогда пожеланій. Въ составленной подъ знакомъ войны смѣтѣ 1915 года пришлось избѣгать внесенія кредитовъ на новыя работы, ограничиваясь лишь самымъ насущнымъ. Тѣмъ не менѣе положеніе на Среднемъ Днѣпрѣ встаки нѣсколько улучшилось благодаря появленію 3-хъ новыхъ землесосовъ: „Днѣпровскій 15“, „Днѣпровскій 16“ и „Десенинскій 1“, что усилило производительность землечерпательнаго флота на 47%.

Затѣмъ инж. **Лепешинскимъ** прочитывается докладъ о намѣченныхъ Округомъ работахъ по приведенію въ свободное для судоходства состояніе р. Верхняго Днѣпра въ районѣ Кобылякскаго порога (см. прилож. № 1). Упомянувъ, что неотложность этихъ работъ была признана на Совѣщаніяхъ предыдущихъ лѣтъ и, что по смѣтѣ 1915 г. на производство части работы были даже ассигнованы соотвѣтствующія средства, каковыя, однако, въ виду обстоятельствъ военнаго времени, при общемъ сокращеніи смѣты Министерства П. С. были исключены, докладчикъ указываетъ, что такъ какъ общая сумма работъ исчислена въ 130.000 руб., то эту сумму предполагается испросить въ теченіе 2-хъ лѣтъ, внося половину, т. е. 65.000 руб., въ смѣту на 1916 годъ.

Докладъ возраженій со стороны лицъ, участвовавшихъ въ Совѣщаніи, не встрѣтилъ и принятъ въ полномъ объемѣ съ постановленіемъ внести въ смѣту на 1916 годъ—65.000 руб.



Слѣдующимъ предлагается вниманію Совѣщанія докладъ инж. **П. В. Попова** о стоящихъ на очереди работахъ по направленію участка Верхняго Днѣпра отъ верховьевъ до устья Березины и отъ устья Березины до Межигорья (см. приложение № 2), который и прочитывается авторомъ.

Прочитанный инженеромъ **П. В. Поповымъ** докладъ принимается безъ преній и Совѣщаніе, вполнѣ соглашаясь съ докладчикомъ, постановляетъ считать указанные въ докладѣ работы необходимыми и на производство ихъ внести въ смѣту на 1916 г. опредѣленные Округомъ суммы.

На очереди докладъ инж. **Грузинцева**. Сдѣлавъ предварительно общій обзоръ всѣхъ выправительныхъ работъ, намѣченныхъ проектомъ коренного улучшенія Днѣпра на участкѣ Кіевъ-Градижскъ, инж. Грузинцевъ переходитъ затѣмъ къ тѣмъ изъ нихъ, которыя намѣчаются къ исполненію въ первую очередь, а потому и подлежатъ внесенію въ смѣтныя предположенія по Округу на 1916 годъ (см. приложение № 3).

**Предсѣдатель** обращаетъ вниманіе Совѣщанія на то, что кромѣ фигурирующихъ изъ только что прочитанномъ докладѣ работъ, Правленіемъ Округа намѣчены еще работы по продолженію берегового укрѣпленія у м. Ржищева, что вызывается крайнею необходимостью, въ виду сильнаго размыва берега въ этомъ мѣстѣ. Эта работа исчислена Округомъ въ 64.500 руб., изъ коихъ предполагается внести въ смѣту 1916 г. 30.000 руб. Заканчивая на этомъ разсмотрѣніе предположеній о работахъ на участкѣ Кіевъ-Градижскъ, **Предсѣдатель** предлагаетъ инж. Грузинцеву сообщить относительно намѣченныхъ выправительныхъ работъ у Черкаскаго желѣзнодорожнаго моста, для ознакомленія присутствующаго представителя Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги со всѣмъ тѣмъ, что предполагается Округомъ тамъ сдѣлать за счетъ 278.000 руб., перечисленныхъ Управленіемъ по постройкѣ желѣзнодорожной линіи Одесса-Бахмачъ въ депозитъ Кіевского Округа Путей Сообщенія.

Инженеръ **Грузинцевъ** въ своемъ сообщеніи отмѣчаетъ, что предполагаемое ранѣе Округомъ запруженіе рукава Грузскаго у г. Черкасскъ не могло быть выполнено, такъ какъ старый Днѣпръ, куда предполагалось съ запруженіемъ Грузскаго направить все теченіе, обмелѣлъ и расходъ воды въ немъ составляетъ  $\frac{1}{4}$  всего расхода, тогда какъ на Грузскій приходится  $\frac{3}{4}$ . При проектированіи моста у Черкасскъ не было принято вниманіе направленіе трассы и мостъ спроектированъ къ ней подъ острымъ угломъ, Правленіе Округа указывало на это М. К. В. дорогѣ и наредило необходимымъ перепроектировку трассы, въ связи съ осуществленнымъ уже направленіемъ моста, въ виду чего М. К. В. ж. д. внесено было въ депозитъ Правленія Округа 278.000 руб. для производства работъ по исправленію трассы у моста, необходимаго наращиванія существующихъ выправительныхъ сооружений и устройства сооружений



для регулированія весеннихъ водъ. Такъ какъ пролетная часть моста для пропуска воды имѣетъ чрезвычайно большое сѣченіе и нѣкоторые пролеты являются излишними, то уменьшеніе пролетной части моста желательно. Въ районѣ дамбъ должны быть устроены донныя полузапруды, причемъ повышение ихъ въ предупрежденіе подмыва устоевъ слѣдуетъ производить постепенно. Рукавъ „Кречина“ закрывается и выходящія за намѣченную трассу и отбивающія теченіе полузапруды уничтожаются. Ширина трассы 180 саж.

Представитель М. К. В. ж. д., инженеръ **Вальневичъ**, благодаря за сообщенія, указываетъ на полный сумбуръ теченія въ этомъ мѣстѣ и находитъ желательнымъ скорѣйшее выправленіе рѣки и направленіе теченія по нормали къ мосту, такъ какъ при существующемъ положеніи непостоянства и измѣчивость струи вызываетъ значительныя мѣстныя размывы. Наибольше цѣлесообразнымъ, по его мнѣнію, представляется начать эти работы съ выправленія праваго берега у моста.

Инж. **Лепешинскій** возбуждаетъ вопросъ о томъ, какія работы у моста желательны производствомъ для М. К. В. ж. д. въ ближайшее время, причемъ высказываетъ взглядъ, что, во избѣжаніе прорыва водъ въ рукавъ „Василицу“, представляется необходимымъ приступить къ устройству береговой обдѣлки на лѣвомъ берегу. Укрѣпленіе праваго берега должно быть отложено до размыва его до намѣченной трассы.

**Предсѣдатель** считаетъ нужнымъ указать, что для разсмотрѣнія затронутого вопроса о выправленіи трассы у Черкаскаго моста при Правленіи Округа будетъ создано специальное Совѣщаніе съ непремѣннымъ участіемъ представителей М. К. В. ж. д.

Инж. **Лепешинскій**, касаясь вопроса объ устройствѣ затона у г. Черкасскъ, попутно высказываетъ сомнѣніе о достаточности мѣста для подъѣздной желѣзнодорожной вѣтки.

**Предсѣдатель**, полагая возможнымъ постройку вѣтки и указывая, что при проектированіи затона у г. Черкасскъ имѣлась въ виду и необходимая для обслуживанія его вѣтка, проситъ высказаться по этому поводу представителя М. К. В. ж. д.

Представитель М. К. В. ж. д., инж. **Вальневичъ** ставитъ Совѣщаніе въ извѣстность о томъ, что ст. Черкассы передана въ вѣдѣніе Юго-Западныхъ ж. д., а потому компетентный отзывъ по вопросу о проведеніи вѣтки къ проектируемому затону не можетъ быть данъ безъ представителя этихъ дорогъ.

За отсутствіемъ возраженій по намѣченной Округомъ программѣ работъ на участкѣ Кіевъ-Градижскъ Совѣщаніе постановляетъ считать таковую принятой.

Инж. **Лепешинскій** интересуется, какъ будетъ разрѣшенъ вопросъ о Ржищевѣ, гдѣ намѣчалось устройство вѣтки къ затону.



**Предсѣдатель** разъясняетъ, что затронутый вопросъ можетъ быть разрѣшенъ техническимъ соглашеніемъ между желѣзной дорогой и Округомъ.

На очереди докладъ инж. **Прокопенкова** объ улучшеніи Старосельскаго и Вышгородскаго перекатовъ, который имъ по предложенію предсѣдателя и прочитывается (см. прилож. № 4).

**Предсѣдатель** констатируетъ удачное и успѣшное примѣненіе выправительныхъ сооружений на Кіевскомъ участкѣ. Теперь предполагено выправленіе участка у г. Кіева продолжить до Межигорья, такъ какъ интересы судоходства требуютъ углубленія до установленныхъ для этого участка нормъ и закрѣпленія послѣ улучшенія находящагося на этомъ участкѣ Усть-Десенскаго переката, на которомъ при существующемъ положеніи глубины въ навигацію падаютъ до 4 четв. Работы эти Округъ ставитъ въ первую очередь, рассчитывая на тѣ же результаты, какіе достигнуты въ другихъ мѣстахъ, построенными сооружениями.

Инж. **Лепешинскій** интересуется вопросомъ, не находятся ли эти работы въ связи съ постройкой Обществомъ М. К. В. ж. д. моста черезъ р. Днѣпръ у г. Кіева, пересекаемаго линіей Кіевъ-Черниговъ.

**Предсѣдатель**, сообщая, что работы по улучшенію Старосельскаго и Вышгородскаго перекатовъ являются работами совершенно самостоятельными, намѣченными исключительно въ интересахъ судоходства, а не въ связи съ постройкой новаго моста, вмѣстѣ съ тѣмъ проситъ инж. Пушечникова доложить Совѣщанію о предполагаемыхъ Округомъ работахъ у намѣченнаго къ постройкѣ М. К. В. ж. д. моста, добавляя, что детально этотъ проектъ будетъ подвергнутъ обсужденію въ особомъ Совѣщаніи.

Выправительныя работы предположены на протяженіи 2-хъ верстъ, считая по одной верстѣ отъ моста вверхъ и внизъ по теченію Днѣпра. Какъ берегоукрѣпительныя, такъ и выправительныя сооруженія, запроектированные въ этомъ мѣстѣ, имѣютъ цѣлью созданіе плавнаго подхода къ мосту съ прямолинейнымъ по нормамъ участкомъ, обеспечивающимъ устои моста. По смѣтѣ, еще не законченной, стоимость намѣченныхъ сооружений опредѣляется около 2.000.000 рублей.

Въ настоящее время, у мѣста предполагаемой постройки моста, производятся изысканія и опредѣленіе расходовъ воды и результаты этихъ работъ будутъ предложены вниманію предполагаемаго къ созыву Совѣщанія.

Инж. **А. Н. Валькевичъ** высказываетъ опасенія, что могутъ быть созданы условія, благопріятныя для стеканія весеннихъ водъ по Деснѣ въ Днѣпръ и, что закрытіе Десенки и выправленіе Десенскаго переката увеличитъ прибыль воды къ Днѣпру.

**Предсѣдатель**, полагая, что стеканіе весеннихъ водъ по Деснѣ въ Днѣпръ возможно будетъ лишь вдоль дамбы, указываетъ, что задачей Округа является оставленіе существую-



щихъ условій прохода водъ подъ Николаевскимъ цѣпнымъ мостомъ, а слѣдовательно въ зависимости отъ этого и на разсматриваемомъ участкѣ рѣки, гдѣ намѣчена постройка новаго моста.

Инж. **С. М. Лепешинскій** полагаетъ, что насыпи новой линіи, предположенныя вдоль берега Десны будутъ имѣть вліяніе на расходъ водъ въ Деснѣ.

**Предсѣдатель** замѣчаетъ, что обвалованіе дастъ чувствительные результаты лишь при разстояніяхъ въ 230 саж. отъ береговъ, но при удаленіи насыпи отъ рѣки на 7 верстъ, какъ это будетъ имѣть мѣсто въ данномъ случаѣ, оно отразится на весеннемъ режимѣ рѣки весьма слабо.

Впрочемъ данныя производимыхъ теперь изысканій выяснятъ полную картину режима рѣки въ этомъ мѣстѣ и дадутъ возможность рѣшить всѣ затронутые здѣсь въ связи съ постройкой моста вопросы.

Послѣ этихъ разъясненій Совѣщаніемъ принимается намѣченная Округомъ программа выправительныхъ работъ на 1916 годъ въ предѣлахъ Средняго Днѣпра до Градижска. Далѣе предсѣдатель приглашаетъ Совѣщаніе выслушать предположеніе Округа о заготовкѣ судовъ и снарядовъ на Верхнемъ и Среднемъ Днѣпрѣ.

Инж. **Ф. Ф. Емельяновъ**, дѣлая краткій обзоръ снарядовъ для землечерпанія въ Округѣ, опредѣляетъ общее количество ихъ вмѣстѣ съ предположенными къ постройкѣ въ 1916 г. въ 32 единицы, причемъ указываетъ, что въ настоящее время участки рѣки Верхній и Средній Днѣпръ обслуживаются 11-тью снарядами, изъ коихъ 9 на самомъ Днѣпрѣ, а 2 на притокахъ. Сообщая, что, съ поступленіемъ въ Округъ 2-хъ снарядовъ, постройка коихъ разрѣшена была смѣтой 1914 г., число снарядовъ возрастетъ до 21, предлагаетъ вниманію Совѣщанія докладъ Округа о предположеніяхъ по заготовкѣ землечерпательныхъ снарядовъ, пароходовъ и вообще снарядовъ и непаровыхъ судовъ, каковой будетъ прочитанъ инж. **П. И. Бутовичемъ**.

Инж. **П. И. Бутовичъ** читаетъ докладъ (см. прилож. № 5).

**Предсѣдатель**, по прочтеніи инж. **П. И. Бутовичемъ** доклада, объясняетъ значительность испрашиваемой на 1916 годъ суммы тѣмъ, что предположенія Округа по смѣтѣ 1914 года подверглись по обстоятельствамъ военнаго времени значительному сокращенію, а по смѣтѣ 1915 года онѣ совершенно исключены, а между тѣмъ имѣющіяся суда приходятъ въ негодность. Къ тому же нельзя не добавить, что Управление В. В. П. и Ш. Д. находитъ необходимымъ оборудованіе Округовъ достаточнымъ количествомъ землечерпательныхъ снарядовъ, разсматривая это какъ мѣру немедленнаго воспособленія судоходству безъ крупныхъ затратъ на выправительныя работы. Въ текущемъ году производительность снарядовъ увеличилась по сравненію съ предыдущимъ годомъ въ 1½ раза. Съ поступленіемъ въ настоящее же году 2-хъ новыхъ снарядовъ про-



изводительность землечерпательного флота увеличится на 65 куб. саж. въ часъ, когда будутъ построены снаряды, предложенные къ смѣтѣ на 1916 годъ; то объемъ вынимаемаго грунта увеличится еще на 130 куб. саж. и такимъ образомъ доходящая въ прошломъ году общая производительность землечерпательныхъ снарядовъ до 160 куб. саж. въ часъ, поднимается до 400 куб. саж. Увеличеніе землечерпательного флота, признаваемое въ высшихъ инстанціяхъ необходимымъ, объясняется хорошими результатами, достигнутыми землечерпаніемъ на Волгѣ и Днѣпрѣ, особенно на первой, гдѣ достигнута желательная судоходная глубина 12 четв.

Затѣмъ **Предсѣдатель** проситъ высказаться, не встрѣчается ли намѣченная Округомъ и только что доложенная Совѣщанію программа судостроенія возраженій.

Инж. **П. Н. Пушечниковъ** находитъ недостаточнымъ внесеніе въ смѣту 1916 г. для Кіевскаго Отдѣленія одной брандвахты, принимая во вниманіе наличность въ Отдѣленіи трехъ изыскательскихъ партій совершенно не оборудованныхъ брандвахтами.

**Предсѣдатель**, указывая на слишкомъ большую сумму, свыше 600,000 рублей, испрашиваемую по смѣтѣ 1916 г. на заготовку непаровыхъ судовъ, считаетъ необходимымъ ограничиться намѣченными докладомъ заготовками, имѣя въ виду возможность использования для изыскательскихъ партій брандвахтъ для рабочихъ бригадъ.

Инженеромъ **Грузинцевымъ** дѣлается заявленіе о желательности внесенія въ смѣту 1916 года для 3 участка, вмѣсто одной изъ двухъ намѣченныхъ карчеподъемницъ на двухъ спаренныхъ судахъ—двухъ на одиночныхъ судахъ.

Инженеръ **П. И. Бутовичъ** указываетъ, что заготовка для 3 технического участка карчеподъемницъ указанного типа (двойныхъ) была одобрена на Совѣщаніи прошлаго года и вносились по смѣтѣ на 1915 годъ.

**Предсѣдатель**, въ виду отсутствія возраженій, объявляетъ о принятіи Совѣщаніемъ предположеній Округа по заготовкѣ паровыхъ и непаровыхъ снарядовъ и судовъ технической службы для Верхняго и Средняго Днѣпра, Десны, Сожа и Тетерева.

Совѣщаніе переходитъ къ обсужденію возбужденнаго инженеромъ **Ф. Ф. Емельяновымъ** вопроса о постройкѣ для нуждъ Округа мастерскихъ, на что по смѣтѣ 1915 г. уже испрашивалась часть потребной для этого суммы.

Инженеръ **Ф. Ф. Емельяновъ** въ краткомъ сообщеніи отмѣчаетъ, что въ 1914 г. Кіевскія мастерскія Округа произвели въ общемъ работъ на сумму около 200.000 рублей. Принимая во вниманіе развивающуюся въ этихъ мастерскихъ постройку непаровыхъ судовъ и отмѣчая тѣсноту помѣщеній и устарѣлость оборудованія мастерскихъ, что является тормазомъ для обслуживанія въ должной мѣрѣ назрѣвшихъ потребностей



Округа, считаетъ постройку новыхъ мастерскихъ дѣломъ неотложнымъ. Такъ какъ проектъ устройства мастерскихъ въ Венеціанскомъ затонѣ около Никольской Слободки исчисленный въ общей суммѣ съ подготовительными работами въ 2.040,000 р. былъ обсуждаемъ въ совѣщаніяхъ предыдущихъ лѣтъ и рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ, причѣмъ для начала работъ испрашивалось по смѣтѣ 1915 г. 515.000 рублей, то полагается, что возобновленіе доклада, хотя бы въ сжатомъ видѣ, излишне. Округъ находитъ необходимымъ внесеніе въ смѣту 1916 г. такой же суммы, каковая испрашивалась по смѣтѣ на 1915 г.

**Предсѣдатель** поддерживаетъ только что высказанный взглядъ на необходимость постройки мастерскихъ, такъ какъ мастерскія не только производятъ ремонты существующихъ судовъ и снарядовъ, но и строятъ новые суда, особенно теперь, когда отъ деревянныхъ, непаровыхъ судовъ Округъ перешелъ къ типу судовъ съ желѣзными бортами. Все это указываетъ на необходимость расширенія производительности мастерскихъ, что, конечно, возможно лишь съ постройкой новыхъ въ Венеціанскомъ затонѣ, который признанъ наиболѣе для этой цѣли подходящимъ. Такъ какъ Совѣщаніями прошлыхъ лѣтъ предположенія Округа по вопросу о постройкѣ мастерскихъ одобрены и соотвѣтственныя суммы на приступъ къ работамъ были внесены въ смѣту 1915 года, то останавливаться на этомъ вопросѣ не приходится, а потому на 1916 годъ Округомъ предположено внесеніе суммы въ размѣръ испрашивавшейся на 1915 годъ.

Совѣщаніемъ это предположеніе Округа принимается.

Инженеръ **С. М. Лепешинскій** выражаетъ удивленіе, что Представитель Общества пароходства по Днѣпру и его притокамъ не счелъ нужнымъ отмѣтить весьма затруднительныя условія судоходства на участкѣ р. Днѣпра Змогайловка-Бужинъ съ образовавшимся въ послѣднее время перекатомъ „Ревунъ“. Отмѣчая, что Округъ произвелъ на этомъ участкѣ изысканія, затративъ на это значительную сумму, полагается, что Совѣщаніе признаетъ необходимымъ внесеніе проекта работъ на разсмотрѣніе законодательныхъ учреждений.

**Предсѣдатель** разъясняетъ, что такъ какъ стоимость осуществленія проекта выражается 7.000,000 рублей, то проектъ долженъ быть представленъ на разсмотрѣніе законодательныхъ учреждений, какъ отдѣльный законопроектъ и потому обсужденію въ бюджетномъ совѣщаніи по предположеніямъ Округа не подлежитъ.

Представитель Общества Пароходства по Днѣпру и его притокамъ **Н. И. Кузьминъ** вполне соглашается съ необходимостью коренного улучшенія этого участка Днѣпра.

Инженеръ **Л. П. Грузинцевъ** отмѣчаетъ, что въ его докладѣ намѣчено частичное укрѣпленіе сильно подмывасмаго на этомъ участкѣ берега, каковая работа будучи внесена въ смѣту на



1915 г., какъ отдѣльная до разсмотрѣнія и утвержденія всего проекта могла бы быть осуществлена въ ближайшемъ будущемъ.

Послѣ того, какъ Совѣщаніе постановляетъ, что выправленіе участка Днѣпра Змогайловка-Бужинъ является въ интересахъ судоходства настоятельно необходимымъ и отсрочки въ осуществленіи проекта этого выправленія нежелательны, **Предсѣдатель Объявляетъ** въ 2 часа 15 м. дня Совѣщаніе закрытымъ.

Подписать: Предсѣдатель Совѣщанія

Инженеръ **Розовъ**



# ПРОТОКОЛЬ

Совѣщанія, состоявшагося 13 мая 1915 года въ г. Екатеринославѣ, по обсужденію на 1916 годъ смѣтныхъ предположеній о работахъ на р. Днѣпрѣ между г.г. Градижскомъ и Екатеринославомъ.

Предсѣдательствовалъ Начальникъ Екатеринославскаго Отдѣленія Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, инженеръ *Н. В. Терпуговъ*.

## УЧАСТВОВАЛИ:

Производитель работъ между г.г. Градижскомъ и Екатеринославомъ, инженеръ *М. М. Данилевскій*;

Производитель работъ на р. Днѣпрѣ между г.г. Градижскомъ и Екатеринославомъ, инженеръ *Г. П. Климовъ*;

Инспекторъ Судоходства 5-го участка *И. Я. Павлинскій*;  
Начальникъ Екатеринославской судоходной дистанціи *А. Ф. Ивановъ*;

И. о. Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 1-му участку, инженеръ *Марченко*;

Товарищъ Предсѣдателя Екатеринославскаго Отдѣленія ИМПЕРАТОРСКАГО Русскаго Техническаго Общества, онъ же и Представитель Екатерининской жел. дор., инженеръ *Д. В. Андожскій*;

Членъ Верхнеднѣпровской Городской Управы *И. А. Гейманъ*;

Членъ Кременчугской Городской Управы *П. С. Матвѣевъ*;

Членъ Екатеринославской Город. Управы *К. П. Макаренко*;

Представитель Верхнеднѣпровской Уѣздной Земской Управы, инженеръ *Б. О. Ярошевичъ*;

Представитель Губернской Администраціи, Помощникъ Екатеринославскаго Полиціймейстера *В. Г. Веселовскій*;

Инженеръ *И. Я. Эзау*;

Представитель Общества Пароходства по р. Днѣпру и его притокамъ *А. И. Мейеръ*;

Пароходовладѣлецъ *И. П. Тиссенъ*;

Промышленникъ *В. И. Пивоваровъ*;

Пароходовладѣлецъ *Рубинштейнъ*;

Секретарь Екатеринославскаго Биржевого Комитета *В. Т. Бронтманъ*;



Промышленникъ Л. А. Шапиро.

Обязанности Секретаря исполнялъ И. д. Бухгалтера Екатеринославскаго Отдѣленія Н. В. Токаревъ.

Засѣданіе открывается въ одиннадцатъ часовъ 20 мин. дня.

По открытіи засѣданія инженеръ **Терпуговъ** заявилъ, что Его Превосходительство Начальникъ Кіевскаго Округа, который долженъ былъ предсѣдательствовать на совѣщаніи, хотя и пріѣхалъ для этой цѣли въ г. Екатеринославъ, но въ настоящее время занятъ здѣсь срочнымъ вопросомъ по организаціи перевозки по Днѣпру раненыхъ, почему и поручилъ ему открыть засѣданіе.

Прежде всего инженеръ **Терпуговъ** предлагаетъ почтить вставаніемъ память постоянного участника совѣщаній, аналогичныхъ настоящему, покойнаго Помощника Начальника Отдѣленія, инженера Ливена, погибшаго въ Перемышлѣ при исполненіи служебныхъ обязанностей.

Всѣ встаютъ.

Затѣмъ инженеръ **Терпуговъ** дѣлаетъ краткій обзоръ исторіи совѣщаній аналогичныхъ настоящему, бывшихъ, начиная съ 1910 года, въ Кіевѣ, въ Кременчугѣ и Черкассахъ, и указываетъ на особенность настоящаго момента, когда личный составъ технического персонала крайне стѣсненъ: часть техниковъ попала на военную службу, часть откомандирована въ Галицію въ Львовскій Округъ Путей Сообщенія, который ранѣе былъ въ составѣ Кіевскаго Округа, и, кромѣ того, весь оставшійся персоналъ послѣднее время занятъ изысканіями на Днѣпровскихъ порогахъ, гдѣ надо было прослѣдить ходъ высокой воды этой весны, благодаря чему подробно разработанныхъ проектовъ въ настоящее время не представляется. Расчитывать на отчисленіе значительныхъ средствъ теперь не приходится. Затѣмъ переходитъ къ схемѣ обзора насущныхъ вопросовъ и нуждъ на Днѣпрѣ въ районѣ Градижска-Екатеринослава.

Вопросы эти расчленяются на слѣдующія разряды:

- 1) линія транзитная,
- 2) затоны,
- 3) притоки,
- 4) внутренний распорядокъ по Округу.

1. По отношенію къ первому отдѣлу наиболѣе существенными работами, кромѣ работъ, производящихся на участкѣ Градижскъ-Екатеринославъ въ силу закона 25 іюня 1912 года, имѣющихъ основною цѣлью устраненіе скалистыхъ препятствій, и кромѣ борьбы съ песчаными косами и перекатами помощью землечерпанія, о чемъ специальное совѣщаніе было въ Кіевѣ въ мартѣ мѣсяцъ текущаго года, являются слѣдующія: Ново-Кайдакскій перекать, береговья укрѣпленія у Тарамскаго, Сугаковки, ниже Аульскихъ полузапрудъ и у г. Верхнеднѣпровска, о чемъ въ настоящее время вносятся



особый докладъ временно исполнявшимъ обязанности Начальника первого участка инженеромъ Данилевскимъ.

Вопросъ о Табурищѣ въ виду значительной стоимости выправленія пока не вносится.

II. На сѣздахъ предыдущихъ лѣтъ постоянно возникали вопросы о затонахъ въ г. Кременчугѣ, Верхне-днѣпровскѣ и въ г. Екатеринославѣ (Амурскомъ затонѣ). Въ настоящее Совѣщаніе вносится докладъ о необходимости улучшенія Амурскаго затона.

Что касается расчистки подхода къ лѣснымъ пристанямъ въ г. Кременчугѣ, то таковую на совѣщаніи по земле-черпанію въ Кіевѣ постановлено сдѣлать при спускѣ на участокъ третьей машины въ настоящую навигацію.

III. Согласно постановленія Совѣщанія 1912 года, обследованіе подъѣздныхъ путей по притокамъ производится съ 1913 года. Въ настоящее Совѣщаніе вносится докладъ о скорѣйшихъ изысканіяхъ по рѣкѣ Самарѣ для выясненія вопроса о возможности созданія воднаго пути для перевозки донецкаго угля къ Днѣпру.

IV. Изъ вопросовъ внутренняго распорядка въ настоящее Совѣщаніе вносится докладъ о постройкѣ казеннаго дома для помѣщенія канцеляріи Екатеринославскаго Отдѣленія Округа Путей Сообщенія и канцеляріи первого технического участка.

Послѣ представленія такой схемы, Предсѣдательствующій предложилъ присутствующимъ заявить, какіе другіе вопросы, кромѣ намѣченныхъ Екатеринославскимъ Отдѣленіемъ Округа П. С., они могли бы и считали бы желательнымъ внести.

Представитель Кременчугскаго Городскаго Самоуправленія вноситъ вопросъ объ устройствѣ затона въ г. Кременчугѣ и объ урегулированіи причальной линіи у городскихъ пристаней.

Секретарь Екатеринославскаго Биржевого Комитета г. **Бронтманъ** вноситъ три заявленія: 1) объ устройствѣ подхода для судовъ къ Брянскому заводу и канала къ заводскому водопроводу, 2) объ устройствѣ подхода для судовъ и плотовъ къ городскому берегу ниже Екатеринославскаго желѣзнодорожнаго моста и 3) объ устройствѣ воднаго пути по рѣкѣ Самарѣ.

Членъ Верхнеднѣпровской Городской Управы г. **Гейманъ** вноситъ предложеніе о соединеніи г. Верхнеднѣпровска съ Днѣпромъ.

Затѣмъ Совѣщаніе переходитъ къ разсмотрѣнію намѣченныхъ вопросовъ.

Первымъ разсматривается вопросъ относительно постройки затона въ г. Кременчугѣ.

Членъ Кременчугской Городской Управы **П. С. Матвѣевъ** говоритъ: „Я отъ имени Кременчугскаго Городскаго Общественнаго Управленія покорнѣйше прошу Совѣщаніе вновь войти съ ходатайствомъ передъ Правленіемъ Кіевскаго Округа П. С.



объ устройствѣ средствами казны набережной причальной линіи и затона для зимней стоянки пароходовъ и судовъ у Кременчуга. Устройство ихъ будетъ имѣть значеніе не только для Кременчуга и для общаго развитія судоходства по среднему теченію р. Днѣпра, но и огромное государственное значеніе, такъ какъ съ окончаніемъ устройства защитной отъ наводненія дамбы, по которой будетъ проложенъ ширококолейный рельсовый путь, соединяющій весь причальный берегъ Днѣпра со станціей желѣзной дороги, непосредственная передача транзитныхъ грузовъ съ желѣзной дороги на рѣку и обратно облегчитъ и удешевитъ перевозку муки, угля, лѣса и другихъ товаровъ, необходимыхъ для военнаго вѣдомства, предполагающаго устроить въ Кременчугѣ громадный заводъ для приготовленія патроновъ и другихъ военныхъ снарядовъ. Въ Кременчугѣ имѣются пороховые погреба, интендантскіе склады и арсеналы Кіевскаго и Одесскаго Военныхъ Округовъ, для которыхъ устройство набережной будетъ имѣть также громадное значеніе. Наконецъ, Государственный Банкъ постановилъ устроить перворазрядный элеваторъ, для котораго удобная причальная набережная и затонъ также очень важны. Устройство затона и набережной собственными средствами, какъ то высказывалось представителями вѣдомства путей сообщенія на предыдущихъ совѣщаніяхъ, для г. Кременчуга положительно непосильно, но нѣкоторое матеріальное участіе въ его сооруженіи, напримѣръ, бесплатный отпускъ камня изъ городскихъ каменоломенъ, я думаю, городъ могъ бы принять на себя по выясненіи потребнаго на это его количества. Я смѣю думать, что Кременчугъ имѣетъ нравственное право рассчитывать на вниманіе казны къ его нуждамъ, благодаря, между прочимъ, той громадной роли, какую играетъ въ настоящую великую отечественную войну Кременчугскій ширококолейный трамвайный путь, дающій возможность доставлять военные грузы непосредственно, безъ перегрузокъ, изъ арсеналовъ на мѣста военныхъ дѣйствій“.

Инспекторъ Судоходства г. **Павлинскій** признаетъ затонъ у г. Кременчуга, безусловно необходимымъ.

Представитель судоходства г. **Мейеръ** также признаетъ постройку затона у Кременчуга и урегулированіе причальной линіи крайне необходимымъ, но попутно предлагаетъ вопросъ о причальныхъ линіяхъ поставить болѣе широко, ибо вопросъ этотъ стоитъ вездѣ по Днѣпру, и особенно въ г. Екатеринославѣ, крайне остро а потому устройство причальныхъ линій крайне необходимо.

Предсѣдательствующій **Н. В. Терпуговъ** знакомитъ собраніе съ исторіей возникновенія теперешняго затона въ г. Кременчугѣ. Въ 90-хъ годахъ прошлаго столѣтія раннимъ осеннимъ ледоходомъ въ Кременчугѣ были застигнуты буксирные караваны и нѣсколько пароходовъ. Для спасенія этихъ судовъ отъ весенняго ледохода по распоряженію инженера Лелявскаго



была повышена часть запруды № 3 отъ лѣваго берега. Затона въ сущности нѣтъ, а имѣется лишь часть площади за повышенной частью этой запруды. За послѣднюю зиму островъ, въ который упирается корень запруды, стало сильно размывать; явилось опасеніе, что ледъ пойдетъ за мѣстомъ зимовки и, при дальнѣйшемъ размывѣ острова и образованіи водоворотовъ, зимующіе тамъ суда могутъ быть порѣзаны льдомъ. Это мѣсто зимовки при ледоходѣ или при слабомъ льдѣ на Днѣпрѣ оказывается совершенно отрѣзаннымъ, какъ отъ городского, такъ и отъ Крюковского береговъ; въ случаѣ слабой зимы стояшіе тамъ пароходы совершенно не могутъ ремонтироваться, ибо не могутъ сдать тяжелыхъ частей въ мастерскія. Затонъ въ Кременчугѣ является необходимымъ, какъ затонъ—убѣжище, и постройка его въ Кременчугѣ, который является третьимъ по грузообороту за Кіевомъ и Екатеринославомъ на Среднемъ Днѣпрѣ, безусловно необходима.

Представитель Екатерининской желѣзной дороги, инженеръ **Д. В. Андожскій**, спрашиваетъ, какіе имѣются на Днѣпрѣ оборудованные затоны и на какомъ разстояніи имѣется ближайшій затонъ.

Предсѣдательствующій **Н. В. Терпуговъ**, Инспекторъ Судоходства **Павлинскій** и Начальникъ судоходной дистанціи **Ивановъ** разъясняютъ, что на Среднемъ Днѣпрѣ имѣется гавань, сооруженная за счетъ города въ Кіевѣ, гдѣ взимается специальный сборъ съ судовъ, имѣется мало оборудованный затонъ въ Екатеринославѣ (Амурскій) и предполагается въ будущемъ построить затонъ въ г. Черкассахъ (въ 120 верстахъ выше Кременчуга); въ другихъ же мѣстахъ имѣются лишь заливы, если и безопасные отъ льда, то удаленные отъ желѣзной дороги, механическихъ мастерскихъ, а зачастую и отъ жилья.

Представитель г. Кременчуга **г. Матвѣевъ** поддерживаетъ свое предложеніе и, подчеркивая громадную роль, которая выпала на долю Кременчуга въ настоящую войну, заявляетъ, что городъ пойдетъ съ своей стороны навстрѣчу, дастъ бесплатно камень изъ своихъ каменоломенъ.

Послѣ дальнѣйшихъ обсужденій Совѣщаніе принимаетъ слѣдующую резолюцію:

„Выслушавъ сообщеніе представителя г. Кременчуга, Совѣщаніе пришло къ единогласному заключенію, что устройство Кременчугскаго затона и урегулированіе причальной линіи являются безусловно необходимымъ и постановило ходатайствовать передъ Министерствомъ Путей Сообщенія о внесеніи этихъ работъ въ ближайшую очередь“.

Секретарь Биржевого Комитета **г. Бронтманъ** докладываетъ, что въ Биржевой Комитетъ поступило заявленіе отъ Брянскаго завода о необходимости устройства подхода для судовъ съ Днѣпра непосредственно къ заводу и о необходи-



мости обезпеченія заводскаго водопровода постояннымъ притокомъ воды. Заявленіе завода читается.

Предсѣдательствующій **Н. В. Терпуговъ** заявляетъ, что эти вопросы имъ уже обсуждались съ представителемъ Брянскаго завода, причемъ имъ, Начальникомъ Отдѣленія, было высказано предположеніе, что разъ заводъ выполняетъ казенные, а въ настоящее время и военные заказы, то при возбужденіи соотвѣтственнаго ходатайства можетъ рассчитывать при предположенныхъ работахъ на содѣйствіе со стороны Округа Путей Сообщенія.

Работы предполагаются заводомъ такіа: вывести по примѣру Екатерининской желѣзной дороги пріемникъ водопровода въ рѣку, причемъ постройку вести въ песчаныхъ перемычкахъ.

Послѣ окончанія работъ въ перемычкахъ на Днѣпрѣ Округъ можетъ дать заводу на извѣстныхъ условіяхъ водотливные снаряды, а если будетъ возможно, то и машину для обсыпки перемычки. Что же касается подхода для судовъ, то возникаетъ вопросъ относительно состава дна: здѣсь сплошь встрѣчается скалистое дно и надо сдѣлать подробную зондировку, чтобы выяснитъ можно ли сдѣлать подходъ или нѣтъ. Зондировку заводъ предполагалъ сдѣлать за свой счетъ.

Сообщеніе принимается къ свѣдѣнію и высказывается пожеланіе, чтобы представителями Округа Путей Сообщенія совмѣстно съ представителями завода были выяснены всѣ обстоятельства дѣла.

Далѣе **г. Бронтьманъ** передаетъ ходатайство лѣсопромышленныхъ складовъ, которые расположены по городскому берегу въ Екатеринославѣ ниже моста и ниже дамбы № 3-а. Здѣсь при отклоненіи дамбами трассы влѣво получилось то, что песчаная коса совершенно отрѣзала берегъ отъ главнаго русла, лѣсъ при паденіи горизонта приходится перекачивать по сухому. Необходимо, чтобы здѣсь ежегодно прорѣзали землечерпательной машиной каналъ и чтобы лѣсопромышленники могли переводить лѣсъ этимъ каналомъ. Работы эти должны быть признаны регулярно необходимыми и начаты въ ближайшее время.

Предсѣдательствующій **Н. В. Терпуговъ** разъясняетъ, что ниже дамбы № 3-а прорѣзъ дѣлается ежегодно осенью. Въ прошломъ году, когда электрическая станція могла остаться безъ воды, а городъ, слѣдовательно, безъ освѣщенія, по ходатайству Городскаго Головы **И. В. Способнаго** была сдѣлана землечерпательная прорѣзъ, доведенная настолько, насколько позволило дно рѣки, т. е. пока не встрѣтились камни, которыхъ уже не могла взять машина.

Въ настоящее время черпаковая машина пройти подъ мостомъ не можетъ и приступить въ ближайшее время къ работамъ не представляется возможнымъ. Впослѣдствіи же,



когда будетъ возможность, работа эта, по всей вѣроятности, будетъ сдѣлана.

**г. Бротманъ** подчеркиваетъ, что работу эту надо признать регулярно необходимой, чтобы положеніе лѣсопромышленниковъ не зависѣло отъ какихъ-либо случайностей, — отсутствія машины, разрѣшенія и т. д.

Представитель Екатеринославской Городской Управы, **К. И. Макаренко** заявляетъ, что въ рассматриваемомъ мѣстѣ предполагается при шлюзованіи пороговъ созданіе портовой территоріи (какъ о томъ говорилось въ Екатеринославскомъ Отдѣленіи ИМПЕРАТОРСКАГО Общества Судоходства), а потому необходимо, чтобы всѣ работы, которыя здѣсь будутъ производиться, были бы согласованы съ работами будущими, — устройствомъ серіи затоновъ и портовыхъ путей.

Начальникъ судоходной дистанціи г. **Ивановъ** указываетъ, что благодаря косѣ выгрузка на берегъ дровъ удорожается на 7 руб. за куб. саж.

Представитель судоходства **А. И. Мейеръ** говоритъ, что причальная линія у Екатеринослава въ высшей степени плоха (что половодье этого года особенно подчеркнуло): въ виду отрѣзанности пристаней отъ береговой полосы нѣсколько недѣль нельзя было брать на пароходы значительнаго количества груза.

Предсѣдательствующій **Н. В. Терлуговъ** указываетъ, что было бы возможно значительно увеличить погрузочную площадь у траверса дамбы № 3-а, (гдѣ стоятъ купальни и гдѣ при спадѣ воды получается болото). Можно бы за траверсомъ сдѣлать расчистку заборы въ перемычкахъ (что дало бы значительное увеличеніе площади для стоянки судовъ въ нижнемъ затонѣ), отъ конца траверса къ берегу провести каменную дамбу. Промежутотъ между траверсомъ и этой дамбой долженъ быть засыпанъ землей или мусоромъ, поверхность вымощена и такимъ образомъ была бы приобрѣтена значительная новая погрузочная площадь. Схема этой работы была предложена **А. Ф. Ивановымъ**.

Совѣщаніе признаетъ такое увеличеніе погрузочной площади и затона весьма желательнымъ.

По поводу предложенія г. **Бротмана** Совѣщаніе единогласно приняло резолюцію: „Совѣщаніе считаетъ: 1) безусловно необходимымъ производство работъ по расчискѣ подхода для судовъ и плотовъ ниже моста у г. Екатеринослава отъ рѣки къ городскому берегу, причемъ работа эта должна быть признана регулярной и повторяться періодически по мѣрѣ надобности и 2) крайне желательно обезпеченіе г. Екатеринослава причальными линіями и погрузочными площадями, причемъ желательно при разработкѣ этого вопроса принять во вниманіе и вышеуказанную схему засыпки болота выше траверса дамбы № 3-а“.



Предсѣдательствующій **Н. В. Терпуговъ** читаетъ письмо Городскаго Головы г. Новомосковска объ улучшеніи р. Самары и затѣмъ докладываетъ о необходимости ея изслѣдованія (письмо и докладъ прилагаются).

Представитель Биржевого Комитета г. **Бронтманъ** заявляетъ, что разность въ тарифахъ теперь еще болѣе возрастетъ, грузооборотъ при наличности новой дороги Мерефа-Херсонъ также значительно увеличится, а потому устройство подъѣзднаго пути по р. Самарѣ считаетъ крайне желательнымъ. При этомъ онъ высказываетъ, чтобы при экономическомъ обслѣдованіи этого пути къ работѣ по обслѣдованію были бы привлечены въ комиссіи мѣстные промышленныя организации и учреждения.

Совѣщаніемъ работа по обслѣдованію р. Самары признается крайне необходимой, причемъ принимается и предложеніе г. **Бронтмана** о привлеченіи къ работѣ въ комиссіи по экономическому обслѣдованію р. Самары мѣстныхъ торгово-промышленныхъ организаций и учреждений.

Далѣе инженеръ **Данилевскій** дѣлаетъ докладъ о предполагаемыхъ работахъ на участкѣ р. Днѣпра между г. г. Градижскомъ и Екатеринославомъ. Работы распределены въ порядкѣ степени ихъ важности.

Каждая работа обсуждается немедленно по прочтеніи.

#### Новыя Кайдаки:

По прочтеніи доклада предсѣдательствующій разъясняетъ, что вопросъ объ окончаніи работъ былъ задержанъ сначала Японской войной, а потомъ невыясненностью подпора у г. Екатеринослава при шлюзованіи Днѣпровскихъ пороговъ.

Послѣ разъясненія вопроса, въ которомъ приняли участіе **И. Я. Эзау, А. И. Мейеръ, Д. В. Андожскій, И. А. Павлинскій** и др., Совѣщаніе постановило: „Признать работу безусловно необходимой и внести на 1916 годъ 100,000 рублей.“

#### Тарамское:

По выслушаніи доклада и обсужденіи его постановлено: „Признать необходимымъ отпускъ 44.000 руб. на 1916 годъ на окончаніе работъ по постройкѣ береговыхъ укрѣпленій, причемъ имѣть въ виду необходимость въ будущемъ закрѣпить трассу постройкой двухъ полузапрудъ, стоимостью въ 120.000 рублей“.

#### Аулы:

По выслушаніи доклада и обсужденіи его работа признаваема необходимой. На 1916 годъ вносится 105,000 рублей.

#### Верхнеднѣпровскъ:

По прочтеніи части доклада, касающейся берегового укрѣпленія выше г. Верхнеднѣпровска, Членъ Верхнеднѣпровской Городской Управы **И. А. Гейманъ** вноситъ предложеніе о томъ, чтобы Днѣпръ у г. Верхнеднѣпровска былъ отведенъ къ городу, указавъ при этомъ, что теперешнее мѣсто расположенія пристаней крайне неудобно, какъ для города, такъ и особенно для грузового движенія: дополнительный расходъ



по доставкѣ на пристань выражается 3—5 коп. съ пуда. Пристань эта расположена, какъ извѣстно, около острова, вдали отъ города, внизъ по теченію за с. Литвиновкой. При высокой водѣ сообщеніе поддерживается паромами и лодками, что кроме громаднаго неудобства представляетъ и значительную опасность.

Въ настоящее время уже рѣшенъ вопросъ относительно соединенія г. Верхнеднѣпровска съ линіей Екатерининской ж. д.; вопросъ этотъ временно отложенъ въ виду сокращенія кредитовъ изъ-за войны. Потомъ при постройкѣ вѣтки, очевидно, будетъ сдѣлана и вѣтка по Днѣпру и тогда значительная часть лѣса, предназначеннаго на Криворожскій районъ, пойдетъ черезъ г. Верхнеднѣпровскъ, минуя и разгружая Екатеринославскій мостъ. Устройство пристаней ниже города въ настоящее время осложнено еще и тѣмъ, что путь къ нимъ идетъ по крестьянской землѣ, и городъ лишенъ возможности сдѣлать тамъ мощеную подъездную дорогу.

Поэтому г. **Гейманъ** предлагаетъ, чтобы намѣченныхъ работъ не производить, а перейти сразу же къ такому рѣшенію вопроса относительно регулированія Днѣпра у г. Верхнеднѣпровска, чтобы дать руслу направленіе къ правому берегу.

Инженеръ **Андожскій** объясняетъ, что Екатеринская ж. д. не могла пройти черезъ Верхнеднѣпровскъ въ виду необходимости итти подъемомъ отъ Днѣпра съ предѣльными уклонами (приводятся цифровыя данныя).

При устройствѣ вѣтки отъ города къ линіи желѣзной дороги и до рѣки часть грузовъ пойдетъ по ней, нѣкоторая разгрузка Екатеринославскаго моста получится, но мостъ этотъ въ настоящее время еще не перегруженъ.

Что же касается вопроса о поворотѣ русла къ правому берегу, то здѣсь сразу ничего нельзя сказать: необходимы подробныя изслѣдованія и изученія вопроса. Представитель Верхнеднѣпровскаго Земства, инженеръ **Б. О. Ярошевичъ**, поддерживаетъ ходатайство г. Геймана.

Послѣ обсуждения и указаній представителей Округа П. С. на наличность по правому руслу заборъ, расчистка которыхъ стоила бы слишкомъ дорого, и на значительную стоимость выправительныхъ сооружений для поворота всего теченія вправо и удержанія его тамъ, а равно и указанія Предсѣдателя, что составленіе проекта отчасти задержалось непредставленіемъ г. Верхнеднѣпровскомъ данныхъ о значеніи Верхнеднѣпровска для грузооборота Днѣпра, обѣщанныхъ въ 1914 году на совѣщаніи въ Черкассахъ. Совѣщаніе пришло къ заключенію: „Признать необходимость производства въ скорѣйшемъ времени изысканій для выясненія вопроса о возможности устройства непосредственной связи воднаго пути съ г. Верхнеднѣпровскомъ“. Попутно было выяснено, что такую связь можно установить отводомъ русла къ городско-



му берегу, или же устройствомъ затона со входомъ нѣсколь-  
ко выше теперешнихъ пристаней.

Далѣе предсѣдательствующій инженеръ **Н. В. Терпуговъ** указываетъ, что вопросъ относительно постройки берегового укрѣпленія вносится не только на основаніи техническихъ соображеній, но также и въ виду заявленія, сдѣланнаго въ прошломъ году представителемъ г. Верхнеднѣпровска о томъ, что здѣсь Днѣпромъ срѣзано свыше тысячи десятинъ крестьянской земли.

г. **Гейманъ** поддерживаетъ прошлогоднее ходатайство о предотвращеніи дальнѣйшаго размыва берега, но опять высказываетъ соображеніе, что для прекращенія размыва могли бы служить тѣ же самыя сооруженія, которыя служили бы для отклоненія русла вправо.

Представители Округа, инженеры **Терпуговъ, Данилевскій, Марченко и Климовъ** указываютъ на техническія и экономическія трудности. полнаго поворота русла и на большую возможность устройства затона ниже города. По обсужденіи Совѣщаніе признало укрѣпленіе лѣваго берега Днѣпра выше г. Верхнеднѣпровска необходимымъ.

По прочтеніи части доклада, касающейся Амурскаго затона, представитель судоходства **А. И. Мейеръ** указываетъ, что, кромѣ недостатковъ, перечисленныхъ въ докладѣ, имѣется еще и коренной недостатокъ,—это входъ въ затонъ „Течка“, которая во время ледохода забивается раньше, нежели прекращается судоходство по Днѣпру и такимъ образомъ въ самый нужный моментъ, когда запоздавшимъ судамъ надо спѣшно укрыться въ затонъ, онъ оказывается закрытымъ ледяной пробкой въ „Течкѣ“.

Инспекторъ Судоходства **Павлинскій** поддерживаетъ необходимость улучшенія затона и входа въ него.

Начальникъ судоходной дистанціи г. **Ивановъ** вноситъ предложеніе, чтобы всѣ дровяные склады, расположенные по лѣвому берегу затона, были бы перенесены на правый, на островъ, при чемъ соединеніе острова съ линіей желѣзной дороги должно быть сдѣлано по дамбѣ.

Инженеръ **Андожскій** даетъ техническія разъясненія о положеніи станціи Нижнеднѣпровскъ-пристань и указываетъ на необходимость нѣкотораго спрямленія вытяжкой вѣтки, если таковая пойдетъ по дамбѣ.

Предсѣдательствующій **Н. В. Терпуговъ**, подтверждая указанное **А. И. Мейеромъ** неудобство существующаго входа въ затонъ во время ледохода, добавляетъ, что не только въ ледоходъ, но и въ высокую воду и въ бурю, какъ это имѣло мѣсто весною настоящаго года, когда въ затонѣ задержались буксирные пароходы и не могли оттуда выйти, затонъ является недоступнымъ для судоходства, ибо приходится идти въ скалахъ поперекъ теченія р. Днѣпра. Въ полномъ проектѣ улучшенія затона предполагается устройство входа въ затонъ ни-



же моста въ концѣ острова. **А. И. Мейеръ** считаетъ, что устройство такого входа будетъ вполне цѣлесообразнымъ.

**В. Г. Бронтманъ** поддерживаетъ предположеніе о необходимости улучшенія затона Амуръ и подъѣздныхъ путей къ нему, причемъ добавляетъ, что какъ Новомосковское земство, такъ равно и мѣстные заводы пойдутъ навстрѣчу этой работѣ, при чемъ послѣдніе смогутъ оказать помощь отпускомъ для работы какихъ-либо матеріаловъ съ заводовъ.

По обсужденіи Совѣщаніе признало работу по улучшенію Амурскаго затона необходимой. На 1916 годъ вносится изъ общей стоимости въ 150 тысячъ рублей—80,000 руб., причемъ принимаются пожеланія, высказанныя и г. **Бронтманомъ**, и г. **Мейеромъ**, чтобы при выработкѣ окончательнаго проекта было сдѣлано сношеніе съ Новомосковскимъ земствомъ о согласованіи постройки двухверстнаго шоссе и чтобы входъ въ затонъ былъ бы улучшенъ.

Далѣе инженеръ **Терпуговъ** читаетъ докладъ о необходимости постройки казеннаго дома въ г. Екатеринославѣ.

Всѣми присутствующими вопросъ этотъ единогласно горячо поддерживается. Бѣдственное положеніе квартирнаго вопроса, крайне остраго теперь, въ будущемъ при ростѣ города еще болѣе возрастеть.

Инженеръ **Андожскій**, останавливаясь на примѣрной стоимости, указываетъ, что при подсчетѣ на кубъ, считая отъ земли до карниза зданія, стоимость куба должна быть принята 70—80 рублей, но общая стоимость въ 25 тысячъ при подсчетѣ, сдѣланномъ въ докладѣ по кубатурѣ жилого помѣщенія, приблизительно та же и совпадаетъ съ дѣйствительностью.

Крайнюю необходимость въ постройкѣ дома онъ особенно подчеркиваетъ, но принятую стоимость площади земли считаетъ недостаточной: необходимо принять стоимость ея не менѣе 50 руб. за квад. сажень, что дастъ увеличеніе общей стоимости на 15 тысячъ рублей, т. е. до 55 тысячъ рублей.

Всѣми представителями Округа П. С. указывается на ненормальность теперешняго размѣщенія канцелярій по разнымъ мѣстамъ и желательность соединенія, дажѣ теперь при отдѣльныхъ службахъ, помѣщенія канцелярій въ одномъ домѣ, такъ какъ архивы, сложенные въ настоящее время по разнымъ чуланамъ и чердакамъ, являются общими за прежнее время существованія Отдѣленія и весьма часто одной службѣ приходится сноситься съ другой, что при близости канцелярій было бы несравненно удобнѣе.

При соединеніи канцелярій уменьшился бы расходъ на телефоны, на содержаніе сторожей и т. д.

Подчеркивается, что Днѣпръ отъ Екатеринослава не уйдетъ и въ помѣщеніи для рѣчного Управленія, какого бы оно вида не было, всегда будетъ нужда. Представитель судоходства **А. И. Мейеръ** высказываетъ пожеланіе, чтобы помѣщеніе для канцеляріи было бы поближе къ Днѣпру.



Какъ на возможное мѣсто для постройки зданія предсѣдательствующій **Н. В. Терпуговъ** указываетъ на тюремную площадь, откуда тюрьма должна будетъ перейти въ новое зданіе. Изъ переговоровъ Предсѣдательствующаго съ Городскимъ Головою **И. В. Способнымъ** было выяснено, что можно рассчитывать получить тамъ отъ города участокъ земли по 50 р. за квадратный саженъ.

Представитель Екатерининской желѣзной дороги г. **Андожскій** указываетъ на возможность постройки дома на территории технического сада (территорія выставки), принадлежащей Управленію Земледѣлія и Землеустройства.

Начальникъ судоходной дистанціи г. **Ивановъ** указываетъ на возможность постройки дома на самомъ берегу, на городской землѣ за мѣстомъ расположенія теперешняго помѣщенія судоходной дистанціи, хотя тамъ пришлось бы имѣть очень малую площадь. Совѣщаніе единогласно признаетъ постройку дома для помѣщенія учрежденія Екатеринославскаго Отдѣленія Кіевскаго Округа П. С. безусловно неотлагательной и необходимой и считаетъ нужнымъ просить ассигнованія на 1916 годъ на пріобрѣтеніе земли и начало постройки 40,000 руб. и на 1917 годъ—остальныхъ 15,000 руб. (всей постройки въ виду обычно позднихъ отчисленій кредитовъ выполнить въ 1916 году не представится возможнымъ).

Секретарь Виржевого Комитета **В. Г. Бронтманъ** вноситъ два предложенія, оговаривая, что предложенія эти не имѣютъ прямого отношенія къ кредитнымъ предположеніямъ Округа, именно:

1) Обратиться съ просьбой къ Кіевскому Округу П. С., чтобы при разсылкѣ приглашеній и увѣдомленій относительно совѣщаній, аналогичныхъ настоящему, разсылались бы и программы вопросовъ, подлежащихъ обсужденію, чтобы можно было бы заранѣе къ совѣщанію приготовиться.

2) Указавъ, что на совѣщаніяхъ въ Кіевѣ въ прежніе годы поднимался вопросъ о рѣчныхъ комитетахъ, аналогичныхъ до нѣкоторой степени комитетамъ порайоннымъ, принесшимъ громадную пользу Государству и промышленности, предлагаетъ ходатайствовать передъ Министерствомъ Путей Сообщенія черезъ Кіевскій Округъ объ осуществленіи въ ближайшемъ будущемъ организаціи рѣчныхъ комитетовъ.

Предложенія эти Совѣщаніемъ принимаются.

Послѣ перерыва предсѣдательствующій **Н. В. Терпуговъ** знакомитъ Совѣщаніе съ ходомъ работъ по улучшенію судоходныхъ условій р. Днѣпра между г.г. Градижскомъ и Екатеринославомъ, иллюстрируя фотографіями и планами.

Остановливаясь на перекатѣ Чикаловскомъ, Предсѣдательствующій докладываетъ новый варіантъ выправленія участка въ обходъ заборъ. Варіантъ этотъ безъ укрѣпленія лѣваго берега, признаннаго необходимымъ Строительной Ко-



миссией, на сумму около 100000 рублей дороже прежнего.

Превышеніе стоимости на Чикаловкѣ возможно компенсировать сокращеніемъ на ту же сумму стоимости работъ на Деріевкѣ, если ихъ дѣлать по новому варианту.

Совѣщаніе высказывается за отдачу предпочтенія на Чикаловскомъ перекачѣ новому варианту, но считаетъ необходимымъ, чтобы новая трасса была бы закрѣплена, для чего необходимо сдѣлать укрѣпленіе лѣваго берега противъ полузапрудъ.

Второй вариантъ выправленія по отношенію къ Деріевскому перекачу признается вполне возможнымъ.

Схемы работъ на 1916 или на 1916 и 1917 годы, указанныя въ докладѣ о работахъ Градижскъ-Екатеринославъ, Совѣщаніемъ принимаются.

Послѣ этого предсѣдательствующій **Н. В. Терпуговъ**, поблагодаривъ присутствующихъ за участіе въ совѣщаніи и Екатеринославскую Губернскую Земскую Управу за предоставленіе прекрасное помѣщеніе для засѣданія, объявляетъ засѣданіе закрытымъ.

Вѣрно. Инженеръ **Терпуговъ**.







# ПРОТОКОЛЬ

Совѣщанія, состоявшагося 13 Мая 1915 г. въ г. Херсонѣ, по обсужденію на 1916-й годъ смѣтныхъ предположеній Кіевскаго Округа П. С. о работахъ по улучшенію воднаго пути р. Нижняго Днѣпра.

---

## НА ОЗНАЧЕННОЕ СОВѢЩАНІЕ ПРИБЫЛИ:

Помощникъ Начальника Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, онъ же предсѣдатель совѣщанія, *И. А. Розовъ*;

Помощникъ Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку инженеръ *Л. И. Карлштейнъ*;

Инспекторъ Судоходства по 7-му участку инженеръ *А. И. Ситниковъ*;

Завѣдывающій землечерпательными караванами „Днѣпровскій № 11 и 14-й“ инженеръ *Х. Х. Энгель*;

Заступающій мѣсто предсѣдателя Биржевого Комитета *И. И. Неймаркъ*;

Городской голова г. Александровска и предсѣдатель Отд. Императорскаго Общества Судоходства *К. М. Дмитренко*;

Членъ Биржевого Комитета *М. Гальперъ*;

Главный Агентъ *Р. О. П. и Т. В. В. Избашъ*;

Непремѣнный членъ Губернскаго Присутствія *Г. Е. Червинскій*;

Городской Голова г. Херсона *Н. И. Блажковъ*;

Начальникъ Херсонскаго Порто *Г. П. Ивановъ-Кроссъ*;

Пароходовладѣлецъ *Н. П. Синицынъ*;

Членъ Биржевого Комитета *Б. Райхманъ и И. Я. Ротенбергъ*;

Обязанности Секретаря принялъ на себя Инспекторъ Судоходства 7-го участка *А. И. Ситниковъ*.

**Предсѣдатель** ознакомилъ совѣщаніе съ общимъ характеромъ работъ на Нижнемъ Днѣпрѣ, какъ произведенныхъ, такъ и предстоящихъ, въ рѣчи слѣдующаго содержанія:

„Нижній Днѣпръ находится въ исключительно благопріятномъ положеніи, являясь однимъ изъ немногихъ водныхъ путей Россіи, улучшенныхъ уже кореннымъ образомъ, а не



отдѣльными частичными выправленіями, мало вліяющими на общія условія транзита. Въ 1910 году здѣсь были начаты регуляціонныя работы, и затѣмъ число землечерпательныхъ снарядовъ было увеличено до четырехъ, что дало возможность вести планомѣрную расчистку перекатовъ. Результаты вполне оправдали ожиданія. Въ то время, какъ до начала работъ ежегодно открывалось около 25 перекатовъ съ глубинами менѣе 5 футовъ, причемъ продолжительность стоянія такихъ глубинъ достигла 100—120 дней, а минимумъ транзитнаго хода падалъ до 3½ фут., въ мелководномъ 1914 г. лишь на трехъ перекатахъ глубина опускалась ниже 5 фут., но и то на очень короткое время (2—5 дней) и на очень небольшую величину (минимумъ глубины 4¾ фут.). Вообще въ настоящее время послѣ произведенныхъ работъ оказывается возможнымъ поддерживать глубины отъ Александровска до Никополя 5 фут., отъ Никополя до Каховки 6 фут. и отъ Каховки до Херсона 7 фут.

Для долнѣйшаго коренного улучшенія Нижняго Днѣпра необходимо, во—первыхъ, обезпечить связь его съ Среднимъ Днѣпромъ, а во—вторыхъ, еще болѣе увеличить глубину транзита. Первая цѣль будетъ достигнута шлюзованіемъ пороговъ (проектъ уже одобренъ Государственной Думой и ожидаетъ санкции Государственнаго Совѣта). Что же касается глубины, то для пути Херсонъ—Екатеринославъ въ комиссіяхъ Государственной Думы намѣчался переходъ за предѣлы обычныхъ 10-ти четвертей. Бывшимъ Начальникомъ Управленія Вн. В. П. и Ш. Д. княземъ Шаховскимъ были даны указанія о составленіи предположеній довести здѣсь глубину до 2 саж., во исполненіе чего инженеромъ Карлштейномъ представленъ проектъ Дальнѣйшаго выправленія Нижняго Днѣпра съ доведеніемъ глубины до 7 фут. (стоимость 5, 7 м. р.) и до 8 фут. (стоимость 8, 3 м. р.), а предсѣдателемъ настоящаго совѣщанія послѣдовательно составлены: новый проектъ шлюзованія пороговъ на глубину до 2-хъ саж. и схематическій проектъ шлюзованія Нижняго Днѣпра отъ Александровска до Малыхъ Гирлъ, съ оставленіемъ свободной части его отъ Малыхъ Гирлъ до Херсона, тоже съ достиженіемъ общей транзитной глубины въ 2 саж. Стоимость работъ на Нижнемъ Днѣпрѣ опредѣлилась въ 20 мил. руб.

При составленіи этого проекта имѣлись въ виду цѣли не только судоходства, но и меліорации. Внизъ отъ Александровска по берегамъ Днѣпра расположены громадныя плавни, площадь которыхъ, считая лишь Малыхъ Гирлъ, достигаетъ 110.000 десятинъ. Страдая, то отъ наводненій и заболачиваній, то отъ засухъ, эти плавни въ настоящее время не имѣютъ особой цѣнности, несмотря на то, что по своему климатическому положенію (на широтѣ Сѣверной Италіи) и близости они могли бы быть приспособлены для высшихъ культуръ.

Проектъ предусматриваетъ защиту плавней отъ наводненій и ихъ орошеніе, что создастъ совершенно новый характеръ



обработки побережьевъ Днѣпра, а промышленный разцвѣтъ ихъ, конечно, отразится самымъ благопріятнымъ образомъ и на судоходствѣ.

Конечно, вопросъ о дальнѣйшемъ коренномъ улучшеніи Нижняго Днѣпра можетъ быть поставленъ на очередь лишь послѣ окончанія войны, теперь же должна идти рѣчь главнымъ образомъ о частичныхъ улучшеніяхъ уже созданнаго воднаго пути, и въ этомъ отношеніи является интереснымъ отмѣтить, что уже выяснено изъ предположеній совѣщаній прежнихъ лѣтъ.

За время съ 1910 по 1914 г. на совѣщаніяхъ возбуждались вопросы о дальнѣйшихъ выправительныхъ работахъ у с. Бѣленькаго, у Лысой Горы, у Кривого Колѣна, въ Рябкѣ и у Тарасовки. Эти работы частью исполнены, частью находятся въ производствѣ. Отложено пока улучшеніе рѣки между Хмѣльницькимъ и Карай-Дубинскимъ перекатами, а также на Верхне-Бабинскомъ и Краснозаборскомъ перекатахъ.

Предположенія о расширеніи Александровскаго и постройки новаго Никопольскаго затоновъ близки къ осуществленію. Проектъ перваго изъ нихъ уже разсмотрѣнъ Управленіемъ В. В. П. и Ш. Д. Тѣ дополнительные данія, которыя оказались нужными Управленію, посланы, и только военное время задерживаетъ дальнѣйшее движеніе дѣла. Что касается новаго Никопольскаго затона, то здѣсь въ 1913 г. была произведена расчистка и образована водная площадь въ 12000 кв. саж., которой въ настоящее время пользуются для зимовки до 30—40 судовъ. Землечерпательными же работами произведенъ рядъ и другихъ коренныхъ улучшеній на Нижнемъ Днѣпрѣ. Такъ углублена р. Подпильная до м. Ново-Воронцовки, рѣка Конская и р. Чайка съ подходомъ къ Алешкамъ, сдѣлано спрямленіе фарватера на Раковомъ уступѣ, на Терловскомъ перекатѣ, Перевалѣ и Кругликѣ; нынѣшней весной начнется углубленіе Овдина Ерика и пр. Изъ работъ, которыя будутъ произведены въ текущемъ году, слѣдуетъ отмѣтить береговыя укрѣпленія у Лысой Горы, у Кривого Колѣна, выправительныя работы у Тарасовки.

Конечно, текущій годъ является особо неблагоприятнымъ для какихъ либо новыхъ работъ. Но значеніе водныхъ путей проявилось теперь съ особой яркостью и по окончаніи войны нужно ожидать особо оживленной дѣятельности по улучшенію водныхъ путей. По этому предсѣдатель проситъ присутствующихъ указывать всѣ текущія нужды Н. Днѣпра, имѣя въ виду не настоящее стѣсненное положеніе дѣла, а болѣе свѣтлое будущее“.

За симъ былъ прочитанъ Секретаремъ Совѣщанія докладъ Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія Инженера Терпугова подъ заглавіемъ: „Обзоръ работъ на р. Нижнемъ Днѣпрѣ въ связи съ совѣщаніями Кіевскаго Округа Путей



Сообщенія съ представителями различныхъ общественныхъ организацій“. (Докладъ прилагается).

**Предсѣдатель** Совѣщанія предложилъ присутствующимъ высказаться по предмету доклада. Въ возникшихъ по поводу доклада преніяхъ былъ возбужденъ вопросъ объ улучшеніи подъѣздныхъ путей, о работахъ по укрѣпленію берега Лысой Горы и другіе вопросы, пренія по которымъ отнесены къ соотвѣтствующимъ докладамъ инженера Л. И. Карлштейна, какъ имѣющимъ непосредственную съ этими докладами связь.

По принятіи доклада инженера Терпугова къ свѣдѣнію были заслушаны слѣдующіе доклады Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку инженера Л. И. Карлштейна:

1) О программѣ берегоукрѣпительныхъ работъ на р. Нижнемъ Днѣпрѣ,

2) О коренномъ улучшеніи судоходныхъ условій р. Нижняго Днѣпра у Кривого Колѣна,

3) Объ укрѣпленіи берега у Лысой Горы,

4) Объ укрѣпленіи берега ниже дамбы № 3 на Тарасовскихъ перекатахъ,

5) Объ устройствѣ 2-го низового затона въ г. Никополѣ,

6) О расширеніи Александровской гавани,

7) О заготовкѣ снарядовъ и судовъ для рѣки Нижняго Днѣпра и,

8) О расширеніи Александровскихъ мастерскихъ.

(Всѣ поименованные доклады прилагаются).

Г-нъ **Предсѣдатель** Собранія просилъ членовъ совѣщанія высказаться по возбужденнымъ вопросамъ въ широкихъ рамкахъ въ надеждѣ на то, что въ ближайшемъ будущемъ создадутся нормальныя условія, при существованіи которыхъ можно надѣяться на благоприятное разрѣшеніе проектируемыхъ въ интересахъ судоходства мѣропріятій.

По предметамъ первыхъ пяти докладовъ, трактующихъ о тѣхъ работахъ, которыя обнимаются смѣтными предположеніями 1916 г., членами совѣщаній были высказаны разныя мнѣнія и замѣчанія, а именно: г. **Синицынъ** высказалъ мнѣніе о крайней необходимости работъ по коренному улучшенію Кривого Колѣна, такъ какъ судоходныя условія этого колѣна въ настоящее время заключаютъ въ себѣ всѣ данныя, при которыхъ является возможность гибели буксируемыхъ судовъ; вмѣстѣ съ тѣмъ г. Синицынъ указываетъ на необходимость работъ по укрѣпленію берега Лысой Горы, такъ какъ этотъ берегъ при своемъ размывѣ является главнымъ источникомъ наносовъ перекатовъ.

Г. **Неймаркъ**, поддерживая Г. Синицына, указываетъ на то, что коренныя работы по укрѣпленію береговъ въ конечномъ результатѣ являются болѣе выгодными для казны, чѣмъ землечерпательныя работы, производимыя съ цѣлью удаленія продуктовъ размыва.



Докладъ о постройкѣ Александровской гавани вызвалъ оживленный обмѣнъ мнѣній участниковъ совѣщанія.

Заступающій мѣсто предсѣдателя Биржевого комитета **І. И. Неймаркъ** полагалъ-бы необходимымъ расширить выходъ проектируемаго въ г. Александровскѣ затона въ интересахъ противопожарныхъ.

**Предсѣдатель** Собранія поясняетъ, что для гавани важнѣе является длина причальной линіи, чѣмъ ширина, и что ширина выхода по проекту (50 саж.) совершенно достаточна; дабы не тормозить проекта, онъ полагалъ бы не вносить мелкихъ пожеланій, которыя повели бы къ передѣлкѣ уже внесеннаго въ законодательныя учрежденія проекта.

Городской Голова г. Херсона **Н. И. Блажновъ** предлагаетъ Совѣщанію увеличить испрашиваемую по смѣтѣ къ проекту гавани сумму на противопожарныя мѣропріятія.

Городской Голова г. Александровска **Г. Дмитренко** обращаетъ вниманіе Совѣщанія на слѣдующее: „Александровская гавань, какъ и весь Нижній Днѣпръ, имѣетъ общегосударственное значеніе; на долю Александровска выпала задача огромнаго стратегическаго значенія, заключающаяся въ приѣмѣ съ судовъ торговаго флота хлѣба, кормовыхъ продуктовъ для армій и въ передачѣ судамъ массовыхъ грузовъ угля для нуждъ казенныхъ жел. дор.; наконецъ, надлежитъ подумать о роли г. Александровска въ связи съ ближайшимъ осуществленіемъ историческихъ стремленій Россіи къ свободному выходу чрезъ Босфоръ и Дарданеллы и въ связи съ осуществленіемъ проекта велико-воднаго пути.

Государственное Казначейство обременено военными расходами и потому какъ-бы не время испрашивать ассигнованія на сооруженіе гавани. Однако, имѣется возможность достигнуть намѣченной цѣли и безъ особыхъ затратъ Правительства, а именно, можно воспользоваться для производства землечерпательныхъ работъ новой гавани трудомъ военно-плѣнныхъ“.

**Г. Ситниковъ** находитъ, что производство земляныхъ работъ проектируемой Александровской гавани, хотя и трудомъ военно-плѣнныхъ, безъ разсмотрѣнія проекта законодательными учрежденіями, было бы не рационально.

По изложенію доклада инженера **Карлштейна** о приобрѣтеніи снарядовъ и судовъ для р. Нижняго Днѣпра, Совѣщаніе возвратилое къ ранѣе возбужденному вопросу объ улучшеніи подъѣздныхъ путей и главнаго транзитнаго пути.

**Г. Синицынъ** находитъ, что судоходныя условія подъѣздныхъ путей, какъ питающихъ главный транзитный путь, также подлежатъ улучшенію въ интересахъ мелкаго каботажа; въ частности г. Синицынъ высказываетъ пожеланіе объ улучшеніи условій судоходства на р. Подпильной выше с. Воронцовки, находя, что расположенныя на этой рѣкѣ большія села могли бы служить пристанями.



Городской голова г. Херсона, **Н. И. Блажновъ**, находитъ, что въ пожеланіяхъ надлежитъ быть осторожными и осмотрительными, высказывая ихъ въ случаяхъ, имѣющихъ общее Государственное значеніе и въ соотвѣтствіи со средствами. Главное вниманіе должно быть обращено на главный транзитный путь, и на подъѣзды по столько, по скольку они питаютъ главный путь. Изъ подъѣздныхъ путей надлежитъ обратить особое вниманіе на р. Ингулецъ, доставляющую 15.000.000 пудовъ зерна.

**Г. Гальперъ** высказываетъ, что устройство пристаней въ селахъ по р. Подпильной, указанныхъ г. Синицынымъ, убьетъ торговлю на сельскихъ ярмаркахъ. Отъ Александровска до Херсона расположено около 18 пристаней,—число совершенно достаточное для обслуживанія судоходства. Изъ подъѣздныхъ путей имъ также обращено вниманіе на р. Ингулецъ.

Начальникъ Херсонскаго Торговаго Порто, **Г. Б. Ивановъ-Кроссъ**, находитъ, что главное значеніе должно быть обращено на главный транзитный путь р. Днѣпра, гдѣ и слѣдуетъ достичь однообразной достаточной глубины, дабы суда могли идти безъ перегрузки въ г. Херсонъ.

Предсѣдатель Собранія сообщаетъ, что подъѣздные пути улучшаются по мѣрѣ ихъ возможности и для сего необходимо приобрѣтеніе особаго землечерпательнаго каравана

По резюмированіи г. **Предсѣдателемъ** по предметамъ докладовъ преній Совѣщаніе приняло слѣдующія постановленія:

## I.

Признать настоятельно необходимымъ внесеніе въ смѣту 1916 года слѣдующихъ работъ:

- 1) Окончаніе берегового укрѣпленія у Лысой Горы;
- 2) Окончаніе берегового укрѣпленія у Кривого Колѣна съ тѣмъ, чтобы въ дальнѣйшемъ были произведены въ этомъ мѣстѣ и крайне необходимыя выправительныя работы;
- 3) Постройка выправительныхъ сооружений ниже дамбы № 3 на Тарасовскомъ перекатѣ и
- 4) Устройство затона у г. Никополя.

## II.

Признать крайне неотложнымъ постройку новой Александровской гавани, необходимость которой съ особенной яркостью выяснилась въ высокія воды текущаго года, когда судоходство потерпѣло крупныя убытки отъ затопленія погрузочныхъ территорий и пришлось на время прекратить всѣ грузовыя операціи, въ томъ числѣ и съ каменнымъ углемъ, поставляемымъ для казенныхъ надобностей. Въ предположенія о постройкѣ гавани должны быть внесены особыя суммы на мѣропріятія по обезпеченію безопасности затона въ противопожарномъ отношеніи.



### III.

Признать крайне необходимымъ улучшение притоковъ рѣки Днѣпра, какъ подъѣздныхъ путей къ главной магистрали, для чего долженъ быть заказанъ особый землечерпательный караванъ, производительностью около 25 куб саж. Изъ притоковъ рѣки Днѣпра обратить особое вниманіе на рѣку Ингулецъ, по которой уже существуетъ крупное движеніе, улучшение условій судоходства котораго неотложно, необходимо.

### IV.

Признать необходимымъ заготовку снарядовъ и судовъ для Нижняго Днѣпра, согласно программѣ Кіевского Округа Путей Сообщенія, изложенной въ докладѣ Л. И. Карлштейна.

### V.

Признать неотложнымъ для успѣшности землечерпательныхъ работъ расширеніе Александровскихъ казенныхъ мастерскихъ съ непремѣннымъ устройствомъ эллинга, доступно для пользованія также частнаго судоходства.

### VI.

За симъ въ Совѣщаніи былъ поднятъ вопросъ о препятствіяхъ, представляемыхъ судоходству Бериславскимъ наплавнымъ мостомъ, и постановлено:

„Возбудить ходатайство по сношенію съ заинтересованными вѣдомствами о скорѣйшемъ упраздненіи Бериславскаго моста, какъ крупнаго препятствія для судоходства на Нижнемъ Днѣпрѣ.

### VII.

Въ заключеніе Совѣщаніе обратило вниманіе на крайнюю неотложность шлюзованія пороговъ рѣки Днѣпра, которое дастъ выходъ къ Херсону грузамъ со всего Верхняго и Средняго Днѣпра. Настоящее военное время выяснило всю важность рѣки Днѣпра, какъ главнаго транзитнаго пути для Юго-Западной Россіи. Соединеніе Нижняго и Средняго Днѣпра позволило бы производить массовую переброску топлива и зерновыхъ продуктовъ водными путями для обслуживанія всего тыла арміи и разгрузило бы желѣзныя дороги для болѣе спѣшныхъ воинскихъ перевозокъ. По этому совѣщаніе признало необходимымъ просить о скорѣйшемъ исполненіи работъ по шлюзованію. Относительно коренного улучшенія рѣки Нижняго Днѣпра Совѣщаніе отмѣтило весьма благопріятные результаты произведенныхъ уже работъ и постановило просить о дальнѣйшемъ коренномъ улучшеніи Нижняго Днѣпра съ увеличеніемъ общей транзитной глубины для судоходства.



Средній Днѣпръ отъ Кіева до Екатеринослава Совѣщаніе постановило просить улучшить, доведя осадку судовъ до 8 четвертей.

**Предсѣдатель** совѣщанія благодарилъ членовъ совѣщанія за ихъ компетентныя указанія, высказанныя ими въ настоящемъ совѣщаніи, по столь назрѣвшимъ для судоходства рѣки Н. Днѣпра вопросамъ.

**Предсѣдатель** Биржевого Комитета выразилъ благодарность г. Предсѣдателю Совѣщанія за отзывчивое отношеніе Округа къ нуждамъ судоходства и Л. И. Карлштейну за его труды и энергію по улучшенію воднаго пути р. Нижняго Днѣпра и за организацію и устройство мастерской въ г. Александровскѣ.

Совѣщаніе было закрыто въ 4 часа 40 мин.

Подлинный за надлежащими подписями.



## ПРОТОКОЛЬ

Совѣщанія, состоявшагося 13 мая 1915 г. въ г. ЧЕРНИГОВѢ, по обсужденію смѣтныхъ предположеній Кіевскаго Округа П. С. на 1916 г. по 4-му техническому участку Кіевского Отдѣленія.

---

### ПРЕДСѢДАТЕЛЬСТВОВАЛЪ

Вр. Завѣдывающій Кіевскимъ Отдѣленіемъ Инженеръ П. Н. Пушечниковъ.

### УЧАСТВОВАЛИ:

Помощникъ Начальника Кіевского Отдѣленія по 4-му техническому участку инженеръ С. А. Вислоцкій;

Инспекторъ Судоходства по 4-му инспекціонному участку М. Ф. Левицкій;

Представитель Строительнаго Управленія по постройкѣ новыхъ линий Общества Московско-Кіево-Воронежской ж. д. Инженеръ С. А. Серебряковъ;

Санитарный врачъ 3 участка Е. Θ. Страдомская;

Предсѣдатель Черниговской Губернской Земской Управы А. А. Бакуринскій;

Городской Голова г. Чернигова А. В. Верзиловъ;

Черниговскій Уѣздный Исправникъ С. В. Максимовскій;

Владѣлецъ лѣсопильнаго завода въ г. Черниговѣ Г. У. Уринъ;

Представитель Черниговъ-Брянскаго пароходства, пароходовладѣлецъ М. У. Брукъ.

Обязанности секретаря Совѣщанія исполнялъ техникъ путей сообщенія А. М. Издигерскій.

Открывая Совѣщаніе въ 11 час. 45 минутъ дня Предсѣдатель во вступительной рѣчи ознакомилъ собравшихся съ цѣлью Совѣщанія, имѣнно, обсудить предположенія Округа о новыхъ работахъ на р. Деснѣ въ 1916 году. Касаясь въ краткомъ обзорѣ улучшенія судоходныхъ условій



Днѣпра, **Предсѣдатель** сообщилъ, что проектъ шлюзованія пороговъ разсмотрѣнъ Государственной Думой, но не получилъ пока осуществленія по обстоятельствамъ военного времени. Къ улучшенію участка Екатеринославъ—Кіевъ частью уже приступлено,—такъ между Кременчугомъ и Екатеринославомъ производятся скалоуглубительныя работы на фарватерѣ. Слѣдующимъ по порядку участкомъ, подлежащимъ улучшенію, является Днѣпръ выше Кіева и Десна. Такимъ образомъ работы по улучшенію условий судоходства на Деснѣ надо считать стоящими на очереди къ выполненію въ ближайшемъ будущемъ, поскольку намѣченная здѣсь вкратцѣ программа улучшенія Днѣпра не будетъ заторможена военными обстоятельствами.

Необходимо отмѣтить, что Десна входитъ составной частью въ проектируемую Средне-Россійскую магистраль и что по осуществленіи проекта этой магистрали Десна превратится въ транзитный водный путь. Въ настоящее время нельзя не обратить вниманіе на то обстоятельство, что бассейнъ Десны пересѣкается тремя новыми желѣзнодорожными линиями, что не можетъ не отразиться, какъ на оживленіи края, такъ и судоходства. До выполненія работъ на Деснѣ по широкой программѣ Округъ предпринимаетъ мѣры къ удовлетворенію самыхъ неотложныхъ потребностей судоходства.

Затѣмъ **Предсѣдатель** приглашаетъ присутствующихъ выслушать докладъ инженера Вислоцкаго о предположеніяхъ по Деснѣ на 1916 годъ.

Инженеромъ **Вислоцкимъ** прочитывается докладъ (см. приложение), въ коемъ онъ вначалѣ касается всѣхъ предположеній Округа по Деснѣ съ 1910 г. по настоящее время, а затѣмъ переходитъ къ работамъ, предположеннымъ къ производству въ 1916 г. Докладчикомъ отмѣчается, что по обстоятельствамъ военного времени новыхъ крупныхъ работъ по Деснѣ въ смѣту 1916 г. не вносится, а вносятся лишь новыя мелкія работы, въ числѣ коихъ, какъ вносимыя въ смѣты предыдущихъ лѣтъ, на производство которыхъ не было отпущено средствъ, такъ и работы, на осуществленіе коихъ отпущенныя въ 1914 г. средства были взяты обратно въ виду общаго сокращенія расходовъ по смѣтѣ 1914 г. Въ смѣту на 1916 г. предположено внести слѣдующія новыя мелкія работы:

(На Н. Деснѣ).

- |  |            |
|--|------------|
| 1) устройство береговой обдѣлки и закрытіе лѣваго рукава „Старика“ у с. Высшей Дубешни, на сумму ..... | 15000 руб. |
| 2) закрытіе протока „Жбейка“ и устройство 3-хъ полузапрудъ у входа въ протокъ, на сумму .....          | 15000 „    |
| 3) укрѣпленіе берега у с. Надиновки, на сумму .....  | 18000 руб. |
| 4) завершеніе существующаго берегового укрѣпленія у Моровска, на сумму .....                           | 10000 „    |



- 5) продолженіе береговой обдѣлки у г. Остра (у Рѣзничьяго острова), на сумму ..... 10000 „
- 6) продолженіе береговой обдѣлки у с. Новоселки, на сумму ..... 10000 „

(На В. Деснѣ).

- 7) устройство легкихъ плетневыхъ полузапрудъ и загражденіе боковыхъ рукавовъ у с. Спаскаго, Синюхинскихъ хуторовъ, с. Разлеты, ур. Хвойна, с. Камень и Курындиной пристани близъ г. Трубчевска, на сумму ..... 16000 „

Докладчикъ полагаетъ, что на работы по улучшенію Верхней Десны сооруженіями указаннаго типа потребуется до 30,000 руб., но такъ какъ на 1916 г. такого ассигнованія въ связи съ обстоятельствами военного времени ожидать нельзя, то въ зависимости отъ ассигнованій по смѣтѣ 1916 г. и будутъ избраны и произведены работы въ наиболѣе нуждающихся въ томъ пунктахъ даннаго участка.

По вопросу о предположеніяхъ Округа по оборудованію Десны судами и снарядами въ ближайшіе годы, въ частности о предположеніяхъ 1916 г., докладчикъ не можетъ сдѣлать сообщенія, такъ какъ ему не извѣстна намѣченная Правленіемъ Округа программа этихъ работъ.

**Предсѣдатель**, дѣлая сводку всѣхъ намѣченныхъ докладомъ работъ и поясняя, что Правленіемъ Округа для Десны вносится въ смѣту на 1916 г. заготовка новаго землечерпательнаго снаряда „Деснинскій 2“, производительностью 15 куб. саж., проситъ присутствующихъ высказаться по поводу доложенной Совѣщанію программы работъ на Деснѣ въ 1916 году.

**Предсѣдатель Черниговской Земской Управы А. А. Бану-ринскій** высказывается по общему вопросу объ испрошеніи ассигнованій на работы и указываетъ на желаніе Правительства идти на помощь населенію, несмотря на обстоятельства военного времени, въ подтвержденіе чего дѣлаетъ ссылку на Вѣдомство Государственнаго Коннозаводства, которое одному изъ его мѣстныхъ Отдѣловъ ассигновало большую, чѣмъ этотъ Отдѣлъ испрашивалъ, сумму, и на Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, каковое отпустило въ увеличенномъ размѣрѣ, по сравненію съ испрашиваемой Черниговскимъ Губернскимъ Земствомъ, сумму на огнестойкое строительство въ губерніи. Призная, что улучшеніе судоходства является одной изъ насущнѣйшихъ нуждъ для населенія, полагаетъ, что необходимость улучшенія и развитія путей сообщенія не подлежитъ сомнѣнію, а потому и ассигнованія на предполагаемыя въ 1916 г. работы необходимо вносить полностью, предоставляя самому Правительству въ зависимости отъ обстоятельствъ регулировать отпускъ средствъ на народныя нужды.



**Предсѣдатель** обращаетъ вниманіе Совѣщанія, что предположенная программа работъ по Деснѣ на 1916 г. носитъ истощивающій характеръ и превышаетъ въ общей суммѣ ежегодно отпускавшіеся до военного времени кредиты на тѣ же надобности. Затѣмъ ставится вопросъ, — не желаетъ ли кто-либо изъ присутствующихъ внести конкретное предложеніе для включенія въ намѣченную программу работъ.

Инженеръ **Вислоцкій** замѣчаетъ, что совѣщанія сводятся въ большинствѣ къ тому, что, по выслушаніи докладовъ, со стороны присутствующихъ раздаются требованія о немедленномъ, полномъ, проведенномъ въ широкомъ масштабѣ, улучшеніи рѣки, а между тѣмъ слѣдовало бы выдвигать на первую очередь вопросы современные, напр., улучшеніе условій на перекатахъ, препятствующихъ судоходству, и поддержанію, хотя бы временно, нужныхъ на нихъ глубинъ. Обращаясь къ Предсѣдателю, проситъ предложить Совѣщанію высказаться по этому поводу.

**Предсѣдатель**, отмѣчая значеніе участія въ совѣщаніяхъ представителей мѣстныхъ организацій, какъ людей, сталкивающихся на мѣстахъ съ дѣйствительнымъ положеніемъ дѣла, присоединяется къ мнѣнію инженера Вислоцкаго и выражаетъ желаніе услышать мнѣніе по затронутому инженеромъ Вислоцкимъ вопросу.

Представитель Черниговъ-Брянскаго пароходства **М. У. Брукъ**, вполне соглашаясь со сказаннымъ инженеромъ Вислоцкимъ, проситъ, не ожидая осуществленія крупныхъ работъ по улучшенію рѣки, заняться улучшеніемъ перекатовъ для созданія сносныхъ условій для судоходства и считаетъ насущной необходимостью всѣ мѣры, могущія поддержать судоходство на Деснѣ, впредь до приведенія судоходства путемъ крупныхъ затратъ въ устойчивое, безпрепятственное состояніе. Указывая на создавшіяся условія, въ силу коихъ обслуживаніе района въ предѣлахъ Черниговской и Орловской губерній пролегающими тамъ желѣзными дорогами не возможно въ виду ихъ перегруженности и отвлеченія почти исключительно для нуждъ армій, находящихся на театрѣ военныхъ дѣйствій, обращаетъ вниманіе присутствующихъ на то, что хорошимъ путемъ большого мѣстнаго значенія могла бы быть Десна, но только въ томъ случаѣ, если на нее обратятъ больше вниманія и примутъ мѣры для поддержанія судоходства, почему и проситъ не сокращать опредѣленной для Верхней Десны суммы 30,000 руб. на сооруженія легкаго типа, считая ее, какъ минимумъ, необходимый для предупрежденія прекращенія судоходства на Верхней Деснѣ. Равнымъ образомъ необходимо усилить временныя мѣры для улучшенія судоходства и землечерпаніе.

**Предсѣдатель** заявляетъ, что для поддержанія судоходства на Верхней Деснѣ будутъ примѣняемы въ предѣлахъ возможности, впредь до улучшенія перекатовъ выправитель-



ными сооружениями легкаго типа, временныя мѣры, т. к. землечерпательнаго снаряда, который могъ-бы быть отправленъ туда, не имѣется и заготовка его вносится Округомъ въ смѣту на 1916 годъ.

Инженеръ **Вислоцкій** заявляетъ, что 30,000 руб. предполагается на постройку легкихъ фашинныхъ сооружений, разъясняетъ разницу между сооружениями легкаго типа и временными мѣрами, указываетъ на дороговизну послѣднихъ по сравненію съ легкими выправительными сооружениями, которыя, будучи разъ установлены, являются сооружениями постоянными, регулирующими русло рѣки въ данномъ районѣ.

Городской голова г. Чернигова **А. В. Верзиловъ**, ссылаясь на то, что осуществленіе проекта о включеніи Десны, какъ звена, въ Средне Россійскую магистраль и въ связи съ этимъ улучшеніе на ней судоходныхъ условій крупными выправительными сооружениями и шлюзованіемъ рассчитано на продолжительный періодъ, а рѣка межъ тѣмъ требуетъ неотложныхъ улучшеній, приводитъ, какъ слѣдствіе ея неустройства, имѣвшій мѣсто въ прошломъ году случай, когда городъ Черниговъ остался безъ дровъ изъ за невозможности подвоза ихъ по Верхней Деснѣ. Неурегулированіе рѣки подрываетъ въ корнѣ судоходство, а затруднительность прохода судовъ черезъ перекаты дѣлаетъ невозможнымъ подвозъ грузовъ въ большомъ количествѣ. Подчеркивая засореніе русла Десны, указываетъ на невозможность рѣкѣ при такихъ условіяхъ конкурировать съ желѣзной дорогой, несмотря на всю дешевизну воднаго пути. Особенно неблагоустройство рѣки рѣзко ощущается теперь въ военное время, когда желѣзныя дороги вслѣдствіе ихъ загруженности не могутъ въ достаточной мѣрѣ обслуживать обывательскія нужды. Чтобы хотя отчасти использовать рѣку для подвоза грузовъ, необходимо улучшить условія судоходства на ней, хотя бы временными сооружениями, но не откладывая, т. к. безъ улучшенія рѣки развитіе судоходства въ должной мѣрѣ невозможно. Что касается улучшенія рѣки землечерпаніемъ и постройкой выправительныхъ сооружений, то это слѣдуетъ отнести ко 2-й очереди работъ. Вполнѣ присоединяясь къ мнѣнію **М. У. Брука**, настаиваетъ на нежелательности сокращенія суммы, предполагаемой ко внесенію въ смѣту на 1916 годъ на выправительныя сооружения легкаго типа. Нежелательность сокращенія покрѣпляется еще и тѣми соображеніями, что смѣтныя предположенія подвергаются сильной урѣзкѣ при разсмотрѣніи ихъ въ послѣдующихъ инстанціяхъ и, тѣмъ больше, чѣмъ меньше ходатайствъ съ мѣстъ, подчеркивающихъ нужду.

Во имя насущныхъ экономическихъ интересовъ населенія просить опредѣленной суммы 30,000 руб. не сокращать.

Владѣлецъ лѣсопильнаго завода въ г. Черниговѣ **Г. У. Уринъ** указываетъ на сплавъ лѣса съ верху и возбуждаетъ ходатайство 1913 г. о расчисткѣ затона у лѣсопильнаго завода.



Инженеръ **Вислоцкій** сообщаетъ, что Совѣщаніе 1913 г. осматривало затонъ и признало расчистку затона необходимой въ интересахъ не только владѣльца лѣсопилки, но и общественнаго дѣла. Для расчистки предположено было поставить землечерпательницу по освобожденіи ея отъ работы на транзитѣ, но такого случая до настоящаго времени не представилось. Въ виду недостатка угля и невозможности доставки его изъ за массовыхъ военныхъ перевозокъ желѣзными дорогами всѣ землечерпательные снаряды рѣшено поставить въ этомъ году на транзитъ для расчистки перекатовъ и поддержанія необходимыхъ глубинъ, поэтому въ текущемъ году расчистки затона ожидать трудно.

**Г. У. Уринъ** проситъ, если представится возможность, сдѣлать расчистку затона.

**А. В. Верзиловъ** поддерживаетъ ходатайство владѣльца лѣсопильнаго завода **Г. У. Урина** о расчисткѣ затона у лѣсопильнаго завода, считая расчистку не только въ интересахъ владѣльца завода, но и въ интересахъ мѣстнаго населенія.

**Предсѣдатель** разъясняетъ, что рѣчь идетъ не объ устройствѣ новаго затона, а о расчисткѣ существующаго, что къ разсматриваемому вопросу о предположеніяхъ Округа на 1916 годъ не относится. О расчисткѣ затона городу слѣдуетъ возбудить ходатайство передъ Правленіемъ Округа, при чемъ онъ полагаетъ, что просьба города будетъ уважена и расчистка затона будетъ произведена при первой возможности въ порядкѣ эксплуатаціи воднаго пути.

**М. У. Брукъ** дѣлаетъ ссылку на аналогичный случай въ Гомелѣ, гдѣ Округомъ произведена была въ прошломъ году расчистка затона, расположеннаго у названнаго города.

Инженеръ **Вислоцкій** по поводу мнѣній, высказанныхъ **А. А. Бакуринскимъ** и **А. В. Верзиловымъ**, относительно увеличенія для Верхней Десны суммы на предположенныя въ 1916 г. работы до 30,000 руб. возраженій не имѣетъ.

**А. В. Верзиловъ** выражаетъ удивленіе по поводу состоявшагося ассигнованія 3,000 руб. на работы на Верхней Деснѣ и полагаетъ, что такое мизерное ассигнованіе Деснѣ ничего не дастъ.

**М. У. Брукъ** находитъ ассигнованіе суммъ въ такихъ размѣрахъ недостаточнымъ.

**Предсѣдатель**, ссылаясь на то, что намѣченныя на 1916 г. работы по Деснѣ по размѣрамъ и характеру будутъ отнесены къ разряду работъ, которыя производятся за счетъ средствъ, отпускаемыхъ Округу на капитальный ремонтъ сооружений, а испрашиваемая Округомъ на этотъ предметъ сумма отпускается обыкновенно въ урѣзанномъ размѣрѣ, заявляетъ, что намѣченная программа работъ на Деснѣ въ общей суммѣ 94,000 руб., возможно, будетъ сокращена, — во всякомъ случаѣ увеличеніе испрашиваемой суммы



будетъ ли будетъ имѣть практическіе результаты. Высказанное въ Совѣщаніи пожеланіе о поддержаніи судоходства на Деснѣ временными мѣрами будетъ занесено въ протоколъ и доложено Правленію Округа. Что касается землечерпанія, то съ поступленіемъ на работу землечерпательнаго каравана „Деснинскій II“, заготовка котораго вносится на 1916 г., землечерпаніе на Деснѣ усилится. Въ текущемъ году „Деснинскій I“ будетъ работать по обстоятельствамъ военнаго времени неполную навигацію на Деснѣ, а по расчисткѣ нѣкоторыхъ перекатовъ будетъ отведенъ на Дѣлпръ. Ссылаясь на то, что намѣченная программа работъ видимо со стороны Совѣщанія не встрѣчаютъ возраженій по существу, а остается лишь рѣшить вопросъ о размѣрѣ суммы на выправительныя сооруженія легкаго типа на Верхней Деснѣ, съ намѣчено работъ на 16,000 руб., а нѣкоторыми членами Совѣщанія предложено повысить эту сумму до 30,000 руб., Предсѣдатель предлагаетъ высказаться, не встрѣчается ли возраженій противъ такого увеличенія.

Инженеръ **Вислоцкій** взамѣнъ предполагаемаго Совѣщаніемъ увеличенія кредита на Верхнюю Десну предлагаетъ исключить на Нижней Деснѣ работы у с. Высшей Дубешни (15,000 руб.) и въ протокѣ „Жбейка“ (15,000 руб.), которыя въ крайности могутъ быть отложены.

**А. В. Верзиловъ** заявляетъ, что съ окончаніемъ войны финансы Государства придутъ въ норму и особыхъ затрудненій въ асигнованіи 30,000 руб., полагаетъ, не встрѣтятся. Вообще же за счетъ улучшенія одной части Десны ухудшеніе другой считаетъ недопустимымъ.

**М. У. Брукъ** проситъ о внесеніи 30,000 руб. въ смѣту 1916 г. на работы на Верхней Деснѣ.

Инженеръ **Вислоцкій** дѣлаетъ сообщеніе о конструкціи кредитовъ и отмѣчаетъ прикрѣпленность къ нимъ тѣхъ или иныхъ категорій работъ. Ежегодно отпускаемый Округу кредитъ на капитальный ремонтъ по § 5, ст. I составляетъ среднюю сумму изъ ассигнованій за предыдущее пятилѣтіе, поэтому испрашиваніе Округомъ по § 5, ст. I кредита въ большемъ размѣрѣ по сравненію съ предыдущими ассигнованіями всегда ведетъ къ урѣзкѣ его, тѣмъ болѣе это будетъ имѣть мѣсто теперь при военныхъ обстоятельствахъ. Въ виду создавашагося положенія многія мелкія работы, предполагаемыя къ исполненію за счетъ §. 5 ст. I, не получаютъ осуществленія за недостаточностью отпускаемой Округу суммы по этому смѣтному подраздѣленію. Какъ навыходъ изъ этого положенія, онъ указываетъ на желательность перенесенія такихъ работъ изъ кредита § 5, ст. I въ § 4, ст. I, кат. II.

**М. У. Брукъ** отмѣчаетъ, что намѣченныя на Деснѣ въ теченіе десятилѣтія работы остаются до сихъ поръ не выполненными.



**А. В. Верзиловъ**, не вдаваясь въ сужденія распорядка смѣтнаго подраздѣленія, подчеркиваетъ, что нужды населенія говорятъ за необходимость быстрого проведенія въ жизнь предположеній по улучшенію водныхъ путей и указываетъ, что Государственная Дума всегда шла навстрѣчу въ вопросахъ, связанныхъ съ развитіемъ путей и улучшеніемъ судоходства.

Инженеръ **Вислоцкій** заявляетъ, что Государственной Думой разсматриваются лишь вполне разработанные проекты на крупныя работы, каковыя и представляются туда Округомъ, а для осуществленія пожеланія Совѣщанія относительно новыхъ мелкихъ работъ нужно найти какой-либо выходъ, разъ при создавшихся условіяхъ осуществленіе предположеній по новымъ мелкимъ работамъ не получаетъ дальнѣйшаго въ желательномъ темпѣ проведенія ихъ въ жизнь.

**А. В. Верзиловъ** отмѣчаетъ, что на улучшеніе рѣки, протяженіемъ 800 вер., нельзя ограничиваться 3000 руб., а для этого нужны десятки тысячъ, тѣмъ болѣе, что на Десну нельзя смотрѣть, какъ на мелкую рѣку,—она представляетъ собою водный путь большого мѣстнаго значенія, поддержаніе котораго является настоятельно необходимымъ.

**М. У. Брукъ** заявляетъ о нежелательности сокращенія смѣты, обращая вниманіе Совѣщанія на то, что судопромышленники иногда вынуждены сами принимать за свой счетъ временныя мѣры на рѣкѣ, считаетъ ненормальнымъ такое положеніе и еще разъ настаиваетъ на внесеніи 30,000 руб. для улучшенія Верхней Десны.

**Предсѣдатель** предлагаетъ высказаться, не встрѣчается ли возраженій противъ увеличенія смѣтной суммы на 1916 г. на выправительныя сооруженія легкаго типа на Верхней Деснѣ. За отсутствіемъ возраженій считаетъ программу работъ съ пожеланіями, высказанными Совѣщаніемъ, принятой, выражаетъ благодарность лицамъ, принимавшимъ участіе въ Совѣщаніи, и Черниговскому Городскому Головѣ А. В. Верзилову за любезно предоставленное имъ для Совѣщанія помѣщеніе. Совѣщаніе закрыто въ 1 час. 55 мин. дня.



# ПРОТОКОЛЬ

Совѣщанія, состоявшагося въ г. Николаевѣ 15 Мая 1915 г., по обсужденію предположеній Кіевского Округа Путей Сообщенія о работахъ на 1916 годъ на р. Южномъ Бугѣ.

## ПРЕДСѢДТЕЛЬСТВОВАЛЪ

Помощникъ Начальника Округа Инженеръ *И. А. Розовъ*.

## УЧАСТВОВАЛИ:

Завѣдывающій отдѣльнымъ техническимъ участкомъ рѣки Южнаго Буга инженеръ *С. М. Богдановъ*;

Начальникъ Вознесенской судоходной дистанціи *В. А. Былинскій*;

Городской голова г. Вознесенска *Θ. И. Кухаренко*;

Представитель г. Николаева, Членъ унравы *П. І. Менжини*;

Предсдаватели Николаевского биржевого комитета: *Я. А. Кантеръ, С. М. Шаргородскій*;

Представитель Вознесенскаго Товарищества пароходства *Д. Г. Дзино*;

Представитель Черноморско-Днѣпровскаго пароходства *Я. Н. Скляръ*;

Судовладѣльцы: *И. А. Баптизманскій, Л. Г. Кіонскій, Р. И. Шапиро, М. И. Генинъ, А. Г. Кибрикъ*;

Представитель Южно-Русскаго общества плавучихъ элеваторовъ *Θ. Я. Шефферъ*.

**Предсѣдатель** открывая совѣщаніе въ 12 часовъ дни благодаритъ прибывшихъ на совѣщаніе и высказываетъ надежду, что они широко освѣтятъ всѣ нужды р. Ю. Буга.

Ни на одной изъ русскихъ рѣкъ не сдѣлано такъ много въ отношеніи достиженія глубины, какъ на р. Ю. Бугѣ. Въ настоящемъ году оканчивается углубленіе Буга между гг. Вознесенскомъ и Николаевомъ на 10 фут., такъ что со второй половины этого года можно будетъ исполнить слѣдующія работы: углубить участокъ отъ г. Вознесенска до с. Александровки, устроить подходы къ пристанямъ, въ особенности въ нижней широкой части Буга. Изъ работъ, которыя



дѣлали бы Бугъ безопаснымъ въ отношеніи зимовки судовъ и удобнымъ для производства грузки, предстоитъ исполнить слѣдующія: устроить затонъ у г. Вознесенска и тамъ же погрузочныя пристани.

Проектъ затона представленъ и рассмотрѣнъ и осталось только провести эту работу въ законодательномъ порядкѣ, что вѣроятно и будетъ сдѣлано при первомъ созывѣ законодательныхъ учреждений. Что же касается устройства погрузочныхъ пристаней у г. Вознесенска, то въ виду ихъ необходимости для удобства погрузки и выгрузки изъ вагоновъ вновь проведенной желѣзно-дорожной вѣтки, Округъ предполагаетъ эту работу внести въ смѣту 1916 года.

Послѣ войны Россія, несомнѣнно, быстро начнетъ развиваться въ экономическомъ отношеніи, тогда то и нужны будутъ Россіи водные пути, какъ самые дешевые.

Въ Россіи, гдѣ перевозка дешевыхъ массовыхъ грузовъ преобладаетъ, необходимо имѣть и дешевые водные пути, поэтому возбужденный въ прошлогоднемъ совѣщаніи вопросъ о приведеніи р. Ю. Буга въ судоходное состояніе отъ г. Вознесенска до г. Винницы также долженъ имѣть важное значеніе.

Участокъ Буга отъ г. Вознесенска до с. Александровки можно привести въ судоходное состояніе одними землечерпательными снарядами. Участокъ же выше с. Александровки требуетъ уже большихъ средствъ и его привести въ судоходное состояніе можно только путемъ шлюзованія.

Переходя къ постройкѣ затона у г. Вознесенска, Предсѣдатель проситъ инженера Богданова прочесть докладъ по этому вопросу (докладъ къ сему прилагается).

По выслушаніи доклада **г. Баптизманскій** заявилъ, что затонъ у г. Вознесенска крайне необходимъ, но прежде чѣмъ его строить необходимо оборудовать рѣку мѣстами, удобными для вытаскиванія судовъ для ремонта, въ противномъ случаѣ весь Южно-Бугскій флотъ можетъ погибнуть безъ ремонта. Необходимо такое мѣсто устроить между дамбой Варваровскаго моста и м. Варваровкой.

**Гг. Шапиро, Клѣонскій и Кибрикъ** также считаютъ необходимымъ оборудовать Бугъ мѣстами удобными для вытаскиванія судовъ для ремонта и находятъ такое мѣсто необходимымъ у г. Николаева, гдѣ зимуетъ много судовъ, а если будетъ устроенъ затонъ у г. Вознесенска, то и у Вознесенска, въ которомъ также живутъ многіе судовладельцы.

Наиболѣе подходящимъ мѣстомъ для ремонта судовъ можетъ служить участокъ между устьемъ, Мертвовода и желѣзно-дорожнымъ мостомъ.

**Гг. Кантеръ и Менкини** считаютъ, что затонъ легкаго типа, гдѣ бы можно было ремонтировать суда, необходимо устроить на Николаевскомъ берегу Буга, а именно между Лѣсками и Лѣсковой косой.



На это мѣсто еще никто не заявиль претензій, оно довольно глубоко и небольшими землечерпательными работами можетъ быть приведено въ нужное состояніе.

**Г. Баптизманскій** заявилъ, что затонъ у Лѣсковой косы не будетъ защищенъ отъ волненія и что безъ огражденій его молами трудно будетъ достигнуть спокойной стоянки судовъ. Самое удобное мѣсто для затона—у м. Варваровки, ибо оно защищено отъ самыхъ опасныхъ сѣверныхъ и южныхъ вѣтровъ южной дамбой моста и открыто сравнительно рѣдкимъ юго-западнымъ вѣтрамъ.

Для приведенія этого мѣста въ удобное состояніе необходимо произвести только землечерпательныя работы.

Инженеръ **Богдановъ** считаетъ, что мѣста для вытаскиванія судовъ для ремонта необходимо устроить у г. Николаева и у г. Вознесенска, при чемъ эти работы потребуютъ самаго незначительнаго времени, напримѣръ, приспособленіе берега Буга у г. Вознесенска можно произвести при работѣ на транзитъ въ этомъ мѣстѣ одного изъ снарядовъ.

Самымъ удобнымъ и легко-осуществимымъ мѣстомъ для вытаскиванія судовъ у г. Николаева надо признать участокъ Буга между дамбой наплавного моста и м. Варваровкой. На этомъ участкѣ часть работъ была исполнена въ 1914 году, но въ виду поздняго времени работы полностью закончены не были. Для приспособленія этого мѣста для вытаскиванія судовъ необходимо одному изъ землечерпательныхъ каравазовъ рѣки Ю. Буга до 2 недѣль времени; работу можно было бы произвести осенью, когда снаряды будутъ идти на зимовку въ г. Николаевъ.

**Предсѣдательствующій** ставитъ на голосованіе выработанную резолюцію, которая принимается, а именно:

1. Совѣщаніе признаетъ настоятельно необходимымъ для судоходства приспособленіе береговыхъ участковъ для вытаскиванія и ремонта судовъ.

Такіе участки необходимо имѣть, какъ въ Вознесенскѣ, такъ и въ Николаевѣ, при чемъ въ Николаевѣ Совѣщаніе считаетъ наиболее подходящими мѣстами для ремонта берега у с. Варваровки и у Лѣсковой косы, особенно первый изъ нихъ, для приспособленія котораго для упомянутой надобности желательно произвести дноуглубительныя и землянасыпныя работы снарядами Округа еще въ текущемъ году.

**Предсѣдательствующій** проситъ высказаться по вопросу о необходимости затона у г. Вознесенска.

**Г. Кибрикъ** заявляетъ, что затонъ у г. Вознесенска не есть удобство для судовладельцевъ, а крайняя необходимость. Если медлить съ устройствомъ затона, то въ концѣ концовъ можетъ создаться такое положеніе, когда большая часть Бугскаго флота будетъ уничтожена. Въ Николаевѣ всѣмъ судамъ нѣтъ мѣста для зимовки, да, наконецъ, владельцы судовъ, живущіе въ Вознесенскѣ и связаны съ Воз-



несенскомъ не могутъ постоянно тащить свои суда на зимовку въ Николаевъ, а быстро наступающій на Бугъ ледоставъ подвергаетъ постоянно суда риску замерзнуть и затѣмъ весной быть разрушенными. Зимовавшія въ этомъ году у Вознесенска берлины были потоплены ледоходомъ и судовладельцы потерпѣли большіе убытки.

Что бы сохранить Южно-Бугскій флотъ въ цѣлости и дать ему возможность безопасно зимовать необходимо устроить у г. Вознесенска затонъ, приступивъ къ этой работѣ въ виду ея неотложной необходимости въ текущемъ году.

**Г. Шапиро** высказывается за скорѣйшее осуществленіе затона и говоритъ, что если будетъ еще одна такая аварія судовъ какъ въ этомъ году, то это угрожаетъ гибелью всего Южно-Бугскаго флота.

**Г. Кантеръ** считаетъ, что на покрытіе затратъ казны по устройству затона у г. Вознесенска вводятся судоходные сборы, которые будутъ довольно значительны, а потому слѣдовало бы оборудовать затонъ не только для зимней стоянки судовъ, но и приспособить его для грузки и оборудовать надлежащими желѣзнодорожными путями.

Инженеръ **Богдановъ** поясняетъ, что составленный проектъ затона согласованъ съ желѣзнодорожными требованіями и устроенные при немъ желѣзнодорожные пути будутъ незатопляемы.

**Г. Шапиро** заявляетъ, что согласіе на судоходные сборы выражено при условіи проведенія въ Вознесенскій портъ желѣзнодорожной вѣтки. Вѣтка эта проведена, но онъ слышалъ, что она носить временный характеръ и въ общую сѣть желѣзныхъ дорогъ не будетъ включена, тогда какъ вопросъ этотъ имѣетъ первостепенное значеніе, а почему и просить Правленіе Округа ходатайствовать о включеніи этой вѣтки въ общую сѣть желѣзныхъ дорогъ.

**Г.г. Кантеръ, Нибринъ, Кліонскій и Скларъ**, присоединяются къ предложенію Шапиро.

**Г. Кухаренко** заявляетъ, что когда городъ Вознесенскъ ходатайствовалъ объ устройствѣ этой вѣтки, то онъ полагалъ, что эта вѣтка будетъ внесена въ общую сѣть желѣзныхъ дорогъ.

**Предсѣдательствующій** заявилъ, что въ виду важнаго значенія этой вѣтки Правленіе Округа поддержитъ ходатайство судопромышленниковъ Буга и Николаевского биржевого комитета о включеніи ея въ общую сѣть желѣзныхъ дорогъ.

**Г. Кантеръ** заявляетъ о необходимости расходывать полученный судоходный сборъ на Бугъ всецѣло на улучшеніе судоходныхъ условій Буга.

**Предсѣдательствующій** заявляетъ, что въ законопроектѣ, который восходилъ на одобреніе Государственной Думы, значится, что судоходные сборы на Бугъ устанавливаются на покрытіе расходовъ казны по работамъ на Бугѣ.



**Г.г. Кибрикъ и Кліонскій** считаютъ, что затонъ на Бугѣ у Вознесенска настолько необходимъ, что судопромышленники предпочитаютъ прекратить работы на транзитѣ однимъ снарядомъ и поставить его немедленно на устройство хотя бы небольшого ковша въ мѣстѣ предполагаемаго затона. Судопромышленники пока удовлетворяются затопляемымъ затонъ, лишь бы была возможность зимовать у г. Вознесенска. Характеръ поймы у г. Вознесенска таковъ, что если устроить на ней затопляемый затонъ, то опасность отъ ледохода совершенно исключится, такъ какъ ледъ всегда идетъ главнымъ русломъ. Они отъ имени судопромышленниковъ и судовладельцевъ просятъ снять съ транзита одинъ изъ снарядовъ и поставить его на вырытіе ковша для зимовки судовъ, тѣмъ болѣе, что къ сентябрю мѣсяцу будетъ закончено углубленіе Буга до 10 футовъ.

Инженеръ **Богдановъ** заявляетъ, что къ 1 іюля на Бугѣ будутъ выполнены слѣдующія землечерпательныя работы: землечерпательница „Днѣпровская I“ закончитъ углубленіемъ Широкую мель, землечерпательница „Южно-Бугская I“ закончитъ работы у с. Ново-Григорьевки и расчиститъ наиболѣе мелкую часть участка Буга у с. Раково. Такимъ образомъ къ 1 іюля участокъ Буга отъ с. Раково до г. Николаева будетъ имѣть 10 футовую глубину. Для окончанія всей 10 футовой программы останется расчистить участокъ, длиною около 2 верстъ, между с. Раково и г. Вознесенскомъ. Такимъ образомъ безъ ущерба для транзита одинъ изъ снарядовъ можетъ быть съ 1 іюля поставленъ на работу по устройству у г. Вознесенска ковша. Принимая во вниманіе, что устройство безопаснаго мѣста для зимовки судовъ у г. Вознесенска имѣетъ сейчасъ на Бугѣ первостепенное значеніе и судопромышленниками придается ковшу такое же значеніе, какъ и транзиту, можно было бы отложить на 1916 годъ предположенія на совѣщаніи въ мартѣ мѣсяцъ къ производству въ семь году землечерпательныя работы по устройству подходовъ къ пристанямъ и по углубленію участка Буга отъ г. Вознесенска до с. Александровки и одинъ изъ снарядовъ поставить на расчистку ковша.

По обсужденіи вопроса о необходимости устройства затона у г. Вознесенска совѣщаніе единогласно приняло слѣдующее постановленіе:

I. Признать устройство затона у г. Вознесенска неотложно-необходимымъ и возбудить ходатайство о скорѣйшемъ внесеніи законопроекта о немъ на разсмотрѣніе законодательныхъ учреждений.

II. Въ текущемъ году произвести работы по устройству хотя бы небольшого ковша на поймѣ у города Вознесенска мѣстными землечерпательными снарядами, поставивъ эту работу впереди даже углубленія транзитнаго хода.

Инженеръ **Богдановъ** читаетъ докладъ объ устройствѣ погрузочныхъ пристаней у г. Вознесенска.



**г. Нухаренко** заявляетъ, что главная грузка хлѣба производится у г. Вознесенска, а между тѣмъ Вознесенскій портъ лишенъ даже самыхъ примитивныхъ пристаней. Берегъ Буга постоянно подмывается, неровный, а въ дождливое время приходится совершенно прекращать грузку, ибо лошади не въ состояніи подвезти подводу съ грузомъ къ берегу. Въ настоящее время пристани необходимы еще и потому, что къ нимъ проведена желѣзно-дорожная вѣтка и во время дождей совершенно невозможно будетъ, какъ выгрузка изъ вагоновъ, такъ и нагрузка въ вагоны изъ судовъ. Неимѣніе болѣе или менѣе сносныхъ погрузочныхъ пристаней у г. Вознесенска ложится большимъ накладнымъ расходомъ на всѣ грузы, почему и проситъ внести въ смѣту 1916 года необходимый кредитъ на устройство пристаней.

**Г.г. Скляръ, Шапиро и Кантеръ** признаютъ постройку погрузочныхъ пристаней у г. Вознесенска неотложно-необходимой и просятъ уже съ этого года приступить къ подготовительнымъ работамъ.

По вопросу объ устройствѣ погрузочныхъ пристаней у г. Вознесенска принято единогласно слѣдующее постановленіе:

„Признать неотложно-необходимымъ устройство погрузочныхъ пристаней у г. Вознесенска со внесеніемъ 15000 рублей въ смѣту 1916 года на приступъ къ этимъ работамъ“.

**г. Шаргородскій**, ссылаясь на огромное значеніе водныхъ путей въ дѣлѣ экономическаго развитія Россіи и въ частности на огромное значеніе Буга, протекающаго по самымъ плодороднымъ губерніямъ Россіи, проситъ отъ имени Биржевого Комитета уже съ настоящаго года приступить къ изысканіямъ Буга выше г. Вознесенска съ цѣлью составленія проекта приведенія участка Буга отъ г. Вознесенска до г. Винницы въ судоходное состояніе.

По обсужденіи этого вопроса Совѣщаніе единогласно постановило:

Признать необходимымъ продолжить коренное улучшеніе рѣки Южнаго Буга вверхъ отъ г. Вознесенска и возбудить ходатайство о томъ, чтобы теперь же было приступлено къ изысканіямъ и составленію предположеній по улучшенію судоходныхъ условій отъ г. Вознесенска до г. Ольвиополя и далѣе при возможности до г. Винницы.“

Въ заключеніе Совѣщаніе постановило благодарить Его Превосходительство Господина Начальника Округа за его постоянныя заботы о Бугѣ.

Вѣрно: Завѣдывающій отдѣлн. техническимъ участкомъ р. Южнаго Буга Инженеръ **Богдановъ**.



# ПРОТОКОЛЬ

совѣщанія состоявшагося 19 мая 1915 г. въ г. Гомелѣ о работахъ на р. Сожѣ, подлежащихъ внесенію въ смѣту предположеній на 1916 годъ.

## ПРЕДСѢДАТЕЛЬСТВОВАЛЪ

Завѣдывающій землечерпаніемъ на Верхнемъ Днѣпрѣ и Могилевскомъ и Гомельскимъ техническими участками, инженеръ *Н. Я. Арондаръ*.

## УЧАСТВОВАЛИ:

Помощникъ Начальника Отдѣленія по Гомельскому техническому участку, Инженеръ *П. В. Поповъ*;

Инспекторъ Судоходства по 2 инспекціонному участку *С. М. Добровольскій*;

Начальникъ X участка Либ. Ром. ж. д., Инженеръ *П. С. М. С. Улановъ*;

Предсѣдатель Гомельской Уѣздной Земской Управы *Ө. Ө. Мужортовъ*;

Гомельскій Городской Голова, Кол. Совѣт. *Ө. М. Фень-Раевскій*;

Агентъ Общества пароходства по Днѣпру и его притокамъ *Е. И. Гижъ*; Купецъ *В. И. Ливитинъ*.

## П а р о х о д о в л а д ѣ л ь н ы :

*К. П. Грошиковъ*; *Т. Р. Грошиковъ*; *Х. Д. Амитинъ*; *Д. В. Амитинъ*; *М. І. Брукъ*.

По открытіи Совѣщанія, Предсѣдателемъ Начальникомъ Могилевскаго Отдѣленія Инженеромъ *Н. Я. Арондаромъ* была произнесена рѣчь въ которой изложена программа работъ, предполагаемыхъ къ производству въ 1916 году на р. Сожѣ.

Послѣ рѣчи Предсѣдателя Помощникомъ Начальника Отдѣленія по Гомельскому техническому участку, Инженеромъ *Поповымъ* былъ сдѣланъ подробный докладъ (приложеніе № 1) о предполагаемыхъ въ 1916 году работахъ на р. Сожѣ изъ кредита § 4, ст. 1, кат. II.



Въ докладѣ указано, въ какихъ пунктахъ и какія именно выправительныя и берегоукрѣпительныя работы, предполагается произвести для улучшенія судоходныхъ условій рѣки.

**Предсѣдатель.** Первая часть только что выслушаннаго Вами Г.Г. доклада Инженера Попова относилась къ такъ называемымъ работамъ по коренному улучшенію двухъ перекаатовъ „Бѣлица“ и „Сусловка“, стоимость коихъ работъ въ отдѣльности превышаетъ 25000 руб. Принимая во вниманіе, что на участкѣ р. Сожа Гомель-устье имѣется еще цѣлый рядъ нуждающихся въ выправленіи перекаатовъ нами вносится въ предположеніе на 1916 годъ еще цѣлая серія такъ называемыхъ новыхъ мелкихъ работъ, стоимостью каждая менѣе 25000 руб и кромѣ того предполагается произвести берегоукрѣпительныя работы въ двухъ пунктахъ: у села Бобовичи (на перекаатѣ „Бобовичи“) и въ урочищѣ „Богданово“. **Представитель Общества Пароходства по Днѣпру и его притокамъ Е. И. Гиксъ**, проситъ, помимо Бѣлицы и Сусловки принять нынѣ же и на остальныхъ перекатахъ болѣе основательныя мѣры къ ихъ улучшенію. Щиты далеко не во всѣхъ случаяхъ помогаютъ, а потому необходимо ставить плетневые и фашинные легкаго типа полузапруды или углублять перекаты землечерпаніемъ.

**Предсѣдатель.** Одно не исключаетъ другого: помимо щитовъ, для углубленія перекаатовъ нами будутъ примѣняться и плетневые легкаго типа полузапруды и землечерпаніе.

Вы просите о широкомъ примѣненіи временныхъ мѣръ къ Вашему ходатайству мы отнесемъ внимательно и таковое по возможности будетъ удовлетворено нынѣ тѣмъ или другимъ способомъ, но все это не относится къ обсуждаемому вопросу о коренномъ улучшеніи перекаатовъ Сожа. Это коренное-же улучшеніе предполагается произвести въ 1916 г. лишь на двухъ сказанныхъ перекатахъ ввиду ограниченности возможныхъ ассигнованій, выбраны же вышеупомянутые перекааты потому, что они являются наихудшими изъ всѣхъ существующихъ на данномъ участкѣ рѣки. Что же касается всѣхъ остальныхъ перекаатовъ, то, согласно выработанной на нѣскольکو лѣтъ впередъ программы работъ, на улучшеніе ихъ предположено вносить работы частично, изъ года въ годъ. Поэтому желательно, чтобы Совѣщаніе высказалось, правильно ли сдѣланъ выборъ Округомъ для первой очереди, перекаатовъ „Бѣлица“ и „Сусловка“?

**В. В. Мухортовъ.** Я нахожу, что выборъ перекаатовъ сдѣланъ правильно и видно, что Округъ весьма внимательно относится къ быту рѣки и нуждамъ судоходства.

**К. П. Groшинковъ.** Хотя, мы, пароходовладѣльцы линіи Гомель-Пропойскъ и не такъ заинтересованы линіей Гомель-устье, тѣмъ не менѣе позвольте высказаться мнѣ какъ старому судоходцу съ чисто практической стороны дѣла по вопросу—правильно-ли сдѣланъ выборъ перекаатовъ.



Сказать, что перекаты „Бѣлицы“ и „Сусловка“ самые пло-  
ше нѣтъ основанія, такъ какъ сплошь и рядомъ, по спадѣ  
весенней воды, обнаруживаются перекаты тамъ, гдѣ ихъ не  
было, или же замѣчается ухудшеніе въ ранѣе существующихъ.

Въ капитальномъ выправленіи ихъ ужъ такой настоя-  
тельной необходимости нѣтъ. „Бѣлица“, въ прошломъ исключи-  
тельно мелководномъ году, не останавливала судоходства,  
какъ нѣкоторые другіе перекаты. А потому съ практической  
стороны дѣла, я полагалъ бы болѣе правильнымъ опредѣлить  
состояніе перекатовъ по спадѣ весенней воды, при низкомъ  
стояніи ея, когда можно будетъ вполне опредѣленно сказать,  
какіе перекаты самые затруднительные для судоходства и къ  
тому времени приурочивать настоящее Совѣщаніе.

**В. В. Мухомовъ.** Сейчасъ уже на перекалъ „Бѣлица“ 7  
четвертей воды, а потому полагаю, что выборъ сдѣланъ  
правильно.

**Е. И. Гиксъ.** „Бѣлица“ всегда являлась препятствіемъ судо-  
ходству, а потому необходима постановка выправленія ея на  
первую очередь.

Оживленныя пренія по вопросу первой очереди работъ.  
**Предсѣдатель**, не соглашаясь съ мнѣніемъ К. П. Грошикова про-  
странно говоритъ, чѣмъ обусловленъ выборъ въ первую оче-  
редь работъ выправленія сказанныхъ перекатовъ.

Перекаты, появляющіеся послѣ спада весенней воды, на  
которые указываетъ Купр. Павл. (Грошиковъ), носятъ харак-  
теръ случайности, тогда какъ перекаты „Бѣлица“ и „Суслов-  
ка“ въ теченіи многихъ лѣтъ зарекомендовали себя съ  
худшей стороны и достаточно изучены нами. Нужно быть  
последовательнымъ и придерживаться одной общей программы  
работъ, каковая составлена нами на нѣсколько лѣтъ впередъ  
для всего участка рѣки Гомель-устье. Назначеніе перекатовъ  
„Бѣлица“ и „Сусловка“ на первую очередь, не исключаетъ  
работъ на другихъ перекатахъ, какъ нынѣ, такъ и въ буду-  
щемъ году.

Упомяну для примѣра, что сейчасъ на означенномъ уча-  
сткѣ имѣется очень скверный перекалъ „Курганъ“, но все-таки  
онъ не такъ уже опасенъ для судоходства, какъ „Бѣлица“,  
и въ настоящемъ году будутъ приниматься только временныя  
мѣры-плетневая легкаго типа полузапруды и щиты, а въ бу-  
дущемъ году въ смѣту предположеній на 1917 г. возможно,  
что и будутъ внесены работы по капитальному выправленію  
его. Въ программу работъ на 1916 г. нами также внесены  
мелкія работы по улучшенію перекатовъ „Ченка“ (старая)  
„Островки“ и др., но въ виду того, что эти перекаты являют-  
ся менѣе опасными работы будутъ производиться лишь ча-  
стично и по коренному улучшенію предполагается произвести  
капитальныя работы только лишь на двухъ перекатахъ „Бѣ-  
лица“ и „Сусловка“.



**В. В. Мухортовъ.** Полагаю, что разъясненіе данное Предсѣдателемъ освѣщаетъ въ достаточной мѣрѣ отношеніе Округа къ нуждамъ судоходства и прибрежныхъ жителей и по моему мнѣнію, нельзя не согласиться съ цѣлесообразностью выше-сказанной первой очереди работъ.

**Предсѣдатель.** Прошу Совѣщаніе высказаться нужно, ли коренное улучшеніе перекатовъ Бѣлица и Сусловка?..

Голоса. Просимъ.

Предложеніе принимается единогласно

**В. И. Ливитинъ,** исполнѣ соглашаясь съ необходимостью выправленія переката „Бѣлица“, проситъ также обратить вниманіе на урегулированіе участка рѣки непосредственно ниже желѣзно дорожныхъ мостовъ, гдѣ замѣчается сильный размывъ праваго берега въ районѣ лѣсопильнаго завода.

**Предсѣдатель.** Образованіе перекатовъ всегда находится въ тѣсной зависимости отъ размыва береговъ. Выправленіе участка рѣки отъ мостовъ до переката „Бѣлица“ предусматривается проектомъ коренного улучшенія Сожа и входитъ въ программу работъ по улучшенію Нижне-Гомельскаго переката. Программа этихъ работъ весьма широка. Ваше пожеланіе, конечно, желательнo выполнить, но крайняя ограниченность кредитовъ по военнымъ обстоятельствамъ не позволяетъ намъ вносить эти работы на ближайшую очередь. Здѣсь мелкими суммами ничего нельзя сдѣлать, частичное же производство этихъ работъ недостигнетъ желательныхъ результатовъ.

По предложенію предсѣдателя единогласно принимается улучшеніе участка рѣки ниже мостовъ внести въ будущемъ 1916 году въ смѣту предположеній на 1917 г.

**М. І. Брунъ.** Здѣсь, въ докладѣ Инженера Попова, говорилось о предполагаемыхъ въ 1916 году работахъ по укрѣпленію береговъ у с. Бобовичи и въ уроч. Богданово. Укрѣпленіе этихъ береговъ вызвано исключительно ли въ интересахъ землевладѣльцевъ, или же и для нуждъ судоходства?

**Предсѣдатель.** При выборѣ укрѣпленія береговъ, размываемыхъ рѣкой, мы руководствуемся главнымъ образомъ соображеніями насколько продукты этого размыва вліяютъ на ухудшеніе судоходныхъ условій нижележащихъ перекатовъ. Въ данномъ случаѣ это явленіе происходитъ, а потому желательнo предупредить дальнѣйшее ухудшеніе судового хода ниже разсматриваемыхъ пунктовъ. Ходатайство представителей Земствъ лишь совпадаетъ съ мнѣніемъ Кіевскаго Округа, который находитъ необходимымъ произвести укрѣпленіе этихъ береговъ. Прошу, Совѣщаніе, высказаться находить ли оно нужнымъ произвести эти работы? Послѣ обсужденія вопросъ принимается единогласно.

**Городской Голова М. В. Фень-Раевскій** заявляетъ, что согласно донесенію гласнаго Городской Управы Медвѣдева (см. приложение № 2), въ дачной мѣстности „Новая Ченка“ въ районѣ городской земли, весенними сего года водами отрѣзало



полосу лѣваго берега р. Сожа площадью до 3000 кв. с. высокой цѣнности земли съ молодымъ сосновымъ лѣсомъ. Размывъ сказаннаго берега происходитъ изъ года въ годъ, что помимо громадныхъ убытковъ городу, несомнѣнно вредно отзывается на состояніи русла рѣки въ данной мѣстности. А потому просить, какъ въ интересахъ города, такъ и судоходства, внести въ смѣту предположеній на будущій 1916 г. укрѣпленіе лѣваго берега р. Сожа въ уроч. Новая Ченка, гдѣ расположенъ дачный поселекъ.

Отстаивая необходимость вообще берегоукрѣпительныхъ работъ на рѣкѣ, Предсѣдатель Гомельской Уѣздной Земской Управы Мухортовъ поддерживаетъ ходатайство Городского Головы.

По предложенію Предсѣдателя, необходимость укрѣпленія берега въ Ченкѣ принимается единогласно.

**Предсѣдатель.** Теперь г.г. мы хотимъ дать Вамъ общую картину предполагаемыхъ въ 1916 г. мелкихъ работъ для обезпеченія необходимой судоходной глубины на нѣкоторыхъ перекатахъ, въ предѣлахъ возможныхъ ассигнованій, помимо категоріи крупныхъ работъ, о которыхъ уже говорилось.

Послѣ сего Предсѣдатель проситъ инженера Попова прочесть его докладъ о новыхъ мелкихъ работахъ на р. Сожѣ (изъ кр. § 5 ст. 1) предполагаемыхъ къ производству въ 1916 году.

**К. П.Groшиновъ** возбуждаетъ вопросъ: какія мѣропріятія будутъ будутъ сдѣланы Округомъ въ текущую навигацію для улучшенія судоходныхъ условій участка Сожа Гомель-Пропойскъ и проситъ о расширеніи программы работъ на 1916 г. на этомъ участкѣ рѣки.

**Предсѣдатель.** Несмотря на крайнюю ограниченность кредитовъ отпущенныхъ на нужды Округа въ семь году, все-же вѣроятно явится возможность произвести изысканія участка рѣки Гомель-Пропойскъ. Эти изысканія начнутся чрезъ 2—3 недѣли и на основаніи полученныхъ данныхъ будетъ составленъ проектъ коренного улучшенія этого участка рѣки, которое будетъ проводиться въ жизнь по мѣрѣ возможности. Кромѣ того въ текущемъ году Округъ предполагаетъ отчислить около 3000 руб. на постройку на самыхъ затруднительныхъ перекатахъ полузапрудъ легкаго типа плетневыхъ, которыя послужатъ основаніемъ для будущаго канитальнаго выправленія этихъ перекатовъ. Кромѣ того на этомъ участкѣ рѣки какъ и въ прошломъ году будутъ примѣняться щиты и предполагается назначить маленькую 4 кубовую землечерпательницу „Днѣпровскую 7“ изъ Могилева на верхній Сожѣ для ихъ углубленія.

**Городской Голова.** Для нашего города этотъ водный путь имѣетъ громадное значеніе, въ этомъ году онъ уже сыгралъ немалую роль въ смыслѣ снабженія города продовольствіемъ. Весь хлѣбъ и дрова Гомель получаетъ изъ Пропойска, а по-



тому необходимо обратить серьезное вниманіе на поддержаніе его въ порядкѣ.

**К. П. Groшиковъ**, какъ представитель отъ пароходовладѣльцевъ подаетъ Предсѣдателю докладную записку (см. приложеніе № 3) о нуждахъ судоходства Верхняго Сожа

**Предсѣдатель** по прочтеніи Совѣщанію докладной записки пароходовладѣльцевъ разъясняетъ, что въ будущемъ ежегодно будутъ вносить въ предположенія необходимыя суммы на улучшеніе перечисленныхъ въ запискѣ перекатовъ.

**К. П. Groшиковъ**. Обѣщанные 3000 руб., которые предполагается израсходовать въ нынѣшній годъ на верхній Сожъ являются недостаточными, такъ какъ указанные нами въ запискѣ перекааты сейчасъ уже нуждаются въ улучшеніи. Далѣе распространяется о важности этого участка рѣки.

**Предсѣдатель**. Какъ я уже говорилъ помимо 3000 руб. будутъ устанавливаться щиты, временныя мѣры и будетъ работать „Днѣпровская 7“, а въ будущемъ году будетъ сдѣлано еще больше.

**В. В. Мухортовъ**. Округъ самъ идетъ намъ навстрѣчу, а потому мы должны довольствоваться тѣмъ, что возможно сейчасъ получить.

**К. П. Groшиковъ**. На участкѣ Гомель-Устье протяженіемъ въ 95 верстъ вносится на будущій годъ сумма чуть ли не 300,000 руб.

Что-же значить 4000 руб. для участка рѣки въ 185 вер.? Просить внести въ смѣту предположеній на 1916 годъ для верхняго Сожа по крайней мѣрѣ 30—40 тысячъ. Предложеніе К. П. Groшикова поддерживаютъ также пароходовладѣльцы Т. П. Groшиковъ, Амитины и Брукъ.

**Предсѣдатель**. Для внесенія такой крупной суммы необходимы данныя. Не имѣя современныхъ плановъ рѣки, мы не можемъ представлять произвольныя ничѣмъ не обоснованныя цифры.

Я не вижу необходимости въ такой крупной суммѣ 10,000 руб. я полагаю будетъ вполне достаточными, такъ какъ по приблизительному подсчету на эту сумму можно будетъ улучшить очень многіе изъ перекатовъ.

**К. П. и Т. П. Groшиковы** выражаютъ сомнѣніе, чтобы имѣющимися въ распоряженіи Округа средствами, могла бы быть дана глубина на перекатахъ Верхняго Сожа, хотя-бы 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> четв.

**Предсѣдатель**. Важно, чтобы на Пропойской линіи былъ бы путь, а какимъ способомъ это будетъ достигнуто Округомъ это безразлично. Поэтому желательно узнать какую минимальную глубину на перекатахъ судоходцы находятъ достаточной, для свободнаго плаванія. Всѣ выражаютъ пожеланіе на поддержаніе 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> четв. аршина для участка рѣки Гомель-Пропойскъ.

Послѣ сего предсѣдатель просить инженера Попова прочесть докладъ о гавани въ Гомель.



По прочтении доклада Инженеромъ Поповымъ, Предсѣдатель познакомилъ присутствующихъ съ планомъ предполагаемыхъ работъ по устройству гавани въ Гомелѣ, какъ въ 1916 году, такъ и въ будущихъ годахъ.

**Городской Голова.** Говорить о необходимости укрѣпленія задводного откоса праваго городского берега, непосредственно выше паромныхъ пристаней.

**Предсѣдатель.** Заявляетъ, что вопросъ объ укрѣпленіи берега въ районѣ причальной городской линіи неразрывно связанъ съ предполагаемыми работами по устройству гавани въ Гомелѣ, на что испрашивается на 1916 годъ 87000 руб. За ограниченностью кредитовъ мы не можемъ вносить отдѣльно укрѣпленіе этого берега.

Прошу Совѣщаніе высказаться по поводу необходимости этихъ работъ въ 1916 году.

**В. В. Мухортовъ.** Безъ предварительнаго углубленія и выправленія рѣки, необходимость въ дорогостоящемъ затонѣ (гавани) по моему мнѣнію отпадаетъ. Гораздо цѣлесообразнѣе было бы часть суммъ предположенныхъ на затонъ отвлечь на другія болѣе насущныя работы—берегоукрѣпительныя.

**Городской Голова.** Гавань въ Гомелѣ безъ удобнаго подъѣзднаго воднаго пути—мертва: нужно одновременно и то и другое.

**Е. И. Гиксъ.** Присоединяется къ заявленію Мухортова: отнять часть суммъ предполагаемыхъ на затонъ для улучшенія перекатовъ.

**К. П. Groшиковъ.** Энергично отстаивая необходимость затона, говоритъ: Мы пароходо и судовладельцы смотримъ на затонъ, какъ на крайнюю необходимость; онъ намъ сейчасъ нуженъ для зимовки нашихъ судовъ, а съ устройствомъ гавани и подъѣздныхъ къ ней путей, онъ пріобрѣтаетъ общегосударственное значеніе. Нельзя отнимать отъ затона средства на берегоукрѣпительныя работы, какъ выше указано было Федоромъ Федоровичемъ (Мухортовъ).

**Городской Голова.** Ни я, ни Федоръ Федоровичъ (Мухортовъ) не отрицаютъ необходимости затона, но разъ мы къ нему не подъѣдемъ, то смыслъ въ немъ отпадаетъ.

Нынѣ нашъ городъ очутился въ затруднительномъ положеніи: мы за зиму израсходовали всѣ запасы. Подвоза по желѣзнымъ дорогамъ нѣтъ. Между тѣмъ продовольственная Коммиссія указываетъ намъ на водный путь для доставки грузовъ.

Дайте, намъ прежде всего этотъ путь сначала и затѣмъ уже оборудованную гавань.

**Предсѣдатель.** Затонъ (гавань) можетъ имѣть общегосударственное значеніе лишь послѣ того, какъ онъ будетъ оборудованъ подъѣздными желѣзнодорожными путями и незатопляемыми набережными. Для этого необходимы огромныя ассигнованія, которыя сразу получить не возможно, поэтому сна-



чала приходится разсматривать Гомельскій затонъ, какъ мѣсто для зимовки судовъ и затѣмъ уже приспособленіе его какъ гавани. Это можетъ имѣть мѣсто не такъ-то скоро, а тѣмъ временемъ постепенно водный подъѣздной путь къ нему будетъ приводится въ порядокъ. Сейчасъ же за незначительностью водной площади и недостаточностью глубины затонъ не въ состояніи даже удовлетворять нужды зимующихъ тамъ судовъ, для этой цѣли надо произвести въ первую очередь необходимыя работы. Вносимая на будущій годъ для затона сумма, если она будетъ зафиксирована не можетъ быть перенесена на другія нужды безъ разрѣшенія Управленія. Общаго ассигнованія на устройство затона (гавани) въ Гомелѣ еще нѣтъ и проектъ еще не утвержденъ. Высказываться за отвлечение части вносимой суммы на затонъ не приходится, такъ какъ опредѣленнаго ассигнованія пока нѣтъ и здѣсь обсуждается лишь предположеніе о желательности и необходимости того или другого ассигнованія.

**В. В. Мухортовъ.** Высказываетъ пожеланіе, чтобы при разсмотрѣніи ассигнованій большая часть была бы назначена для улучшенія воднаго пути и меньшая на устройство затона.

**Предсѣдатель.** Проситъ Совѣщаніе не касаясь ассигнованій высказаться принципиально нужны ли работы въ ближайшемъ году на устройство затона у г. Гомеля.

Совѣщаніе выноситъ резолюцію объ необходимости этихъ работъ.

Не имѣется ли у кого либо изъ присутствующихъ еще какихъ нибудь вопросовъ въ связи съ разсматриваемымъ распределеніемъ ассигнованій на работы въ 1916 году.

**Грошиковъ, Брукъ** и другіе просятъ усилить ночную обстановку рѣки на участкѣ выше Чечерска, такъ какъ существующей недостаточно.

**С. М. обровольскій.** Въ виду ограниченности средствъ приходится сосредоточить главное вниманіе на главной важной линіи Гомель-устье. Если мы будемъ раздѣлять имѣющіяся средства, то ихъ не хватитъ и для главнаго пути. На будущій годъ испрашивается ассигнованіе на увеличеніе обстановочныхъ средствъ.

**Предсѣдатель,** предлагаетъ желающимъ принять участіе въ Совѣщаніи имѣющимъ быть въ Могилевѣ 1 іюня по вопросу о Кобеляцкихъ порогахъ, и поблагодаривъ присутствующихъ за участіе, Совѣщаніе закрытымъ.

Завѣдующій землечерпаніемъ на Верхнемъ Днѣпрѣ Могилевскимъ и Гомельскимъ техническими участками.

Инженеръ Арондаръ.



# ПРОТОКОЛЬ

Совѣщанія, состоявшагося 23 Мая 1915 года по обсужде-  
нію на 1916 годъ смѣтныхъ предположеній о работахъ на  
Днѣстрѣ въ предѣлахъ Днѣстровскаго Отдѣленія Кіев-  
скаго Округа Путей Сообщенія.

## ПРЕДСѢДАТЕЛЬСТВОВАЛЪ

Начальникъ Днѣстровскаго Отдѣленія Инженеръ В. К.  
Тиммъ.

## ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Помощники Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія по 1 и 2  
техническимъ участкомъ Инженеры В. В. Имшенецкій и И.  
Шелудяковъ;

Завѣдывающіе землечерпательными караванами:

„Днѣстровскій 1-й“—техникъ П. С. Замаевъ,

„Днѣстровскій 3-й“—Инженеръ И. М. Покровский;

Инженеръ-Гидротехникъ при Управленіи Земледѣлія и  
Государственныхъ Имуществъ Херсонской и Бессарабской  
губерніи Инженеръ А. И. Кортанинъ;

Подольскій Губернскій Архитекторъ И. А. Самусь;

Начальникъ Варницкой Судоходной Дистанціи В. Коло-  
йцевъ;

Пароходовладѣлецъ М. Г. Шейнбергъ;

Представитель Акціонернаго Общества Русско-Черно-  
морско-Днѣпровскаго Пароходства Н. П. Дукерманъ;

Волостной старшина м. Каушанъ Бендерскаго уѣзда И.  
Ципирикъ;

Волостной старшина Варницкой волости Бендерскаго  
уѣзда Е. Кора.

Совѣщаніе открыто въ помѣщеніи Бендерской Земской  
Управы въ 11 час. дня Инженеромъ Тиммомъ, заявившимъ,



что Исп. об. Помощника Начальника Кіевскаго Округа Путей Сообщенія Инженеръ Розовъ прибыть на совѣщаніе не можетъ и предсѣдательствованіе въ ономъ возложено на него, Инженера Тимма.

**Предсѣдатель** знакомить присутствующихъ съ цѣлью совѣщанія и вопросами, подлежащими обсужденію на немъ, указавъ главнымъ образомъ на тѣ мѣропріятія, какія необходимы на 1916 годъ въ связи съ мѣстными нуждами, признаваемыми наиболѣе неотложными въ цѣляхъ улучшенія судоходства по р. Днѣстру. Коснувшись вопроса о кредитахъ, которые въ 1916 г., въ виду продолжающихся военныхъ дѣйствій, могутъ быть отпущены лишь въ крайне ограниченномъ размѣрѣ и на необходимѣйшія надобности, Предсѣдатель обращаетъ вниманіе на затоны въ Могилевѣ и Рыбницѣ, о которыхъ вопросъ уже возбуждался въ 1914 году и на которые были уже отпущены кредиты, но, въ виду войны, закрыты впослѣдствіи. Затѣмъ Предсѣдатель проситъ разсмотрѣть вопросъ о необходимости производства изысканій въ нижней части р. Днѣстра съ цѣлью меліораціи плавень въ связи съ улучшеніемъ судоходства этой части рѣки, знакомя присутствующихъ съ постановкой этого вопроса въ прошлые годы и указывая на существующіе перекаты, а равно и на борьбу съ ними наличными силами землечерпательныхъ снарядовъ. Въ дальнѣйшемъ Предсѣдатель проситъ выслушать докладъ Помощника Днѣстровскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку Инженера Шелудякова о затонахъ на р. Днѣстрѣ (приложеніе 1) По выслушаніи доклада Инженера Шелудякова, высказался М. Г. Шейнбергъ, который, поддерживая докладъ, заявилъ, что лучшимъ мѣстомъ для устройства Рыбницкаго затона является мѣсто выше желѣзнодорожнаго моста, такъ какъ ниже моста существуютъ значительныя переносныя мели, гдѣ пароходы останавливаться не могутъ, какъ и было въ прошломъ году, когда пароходы „Побѣдоносецъ“ и „Слава Богу“ сѣли въ этомъ мѣстѣ на мель и сдвигъ ихъ былъ произведенъ съ большимъ трудомъ и затратами средствъ и времени. Кромѣ проектируемыхъ затоновъ Могилевъ и Рыбница является крайне необходимымъ устройство затоновъ также въ Ямполѣ и Кріулянахъ по тѣмъ причинамъ, что въ виду значительнаго протяженія рѣки Днѣстра (до 800 верстъ отъ р. Збруча до устья) и отсутствія равномерно по участкамъ затоновъ пароходы и суда поставлены въ необходимость зимовать въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ они бывають застигнуты ледоходомъ. Устройство затоновъ въ Ямполѣ и Кріулянахъ равномерно распределѣетъ протяженіе и тѣмъ значительно облегчаетъ это положеніе. Объ устройствѣ послѣднихъ двухъ затоновъ, какъ крайне необходимыхъ, усиленно ходатайствуютъ въ лицѣ Шейнберга судовладельцы Днѣстра, уполномочившіе сдѣлать это заявленіе.

Совѣщаніе единогласно признало ходатайство объ устрой-



ствѣ въ самомъ непродолжительномъ времени Могилевскаго, Рыбницкаго, Ямпольскаго и Кріулянскаго затоновъ.

Затѣмъ Совѣщаніемъ заслушивается докладъ Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія **В. К. Тимма** о необходимости производства изысканій въ нижней части р. Днѣстра съ цѣлью составления проекта меліораціи плавень, въ связи съ улучшеніемъ судоходныхъ условій рѣки, внесенный уже въ прошломъ году на совѣщаніи въ Могилевѣ-Подольскомъ. (приложеніе 2)

По выслушаніи сего доклада Инженеръ Гидротехникъ **Кортацци** заявилъ, что Главнымъ Управленіемъ Землеустройства и Земледѣлія необходимость изысканій вполне признана, но, какъ сообщилъ Отдѣлъ земельныхъ улучшеній Херсонско-Бессарабскому Управленію Земледѣлія, образованіе изыскательной партіи въ 1915 году по бюджетнымъ соображеніямъ оказалось невозможнымъ. Управленію неизвѣстно, будетъ ли организована эта партія въ 1916 году. Въ виду значенія вопроса объ изысканіяхъ для сельскаго хозяйства, Управленіе считаетъ крайне желательнымъ приступить къ онымъ при первой возможности.

Присоединяясь всецѣло къ пожеланію, чтобы Вѣдомствомъ Путей Сообщенія изысканія начаты были въ 1916 году, если это окажется по тѣмъ же бюджетнымъ соображеніямъ возможнымъ, Инженеръ Кортацци вмѣстѣ съ тѣмъ проситъ Совѣщаніе выразить пожеланіе чтобы съ того же 1916 года были начаты изслѣдованія и Главнымъ Управленіемъ Землеустройства, что особенно важно для установленія возможно тѣсной связи между тѣми и другими изысканіями.

Заявленіе Инженера Кортацци Совѣщаніемъ вполне поддерживается.

**Предсѣдателемъ** вносится докладъ о смѣтныхъ предположеніяхъ по заготовкѣ паровыхъ и непаровыхъ снарядовъ для нуждъ рѣки Днѣстра на 1916 годъ (приложеніе № 3).

По сему вопросу высказывается Инженеръ **Покровскій**, который находитъ необходимымъ, по условіямъ рѣчного грунта Днѣстра, вмѣсто землечерпательницы, работоспособностью на 15 куб. въ часъ, оборудовать землечерпательницу по интенсивности въ 25 кубовъ въ часъ, каковая должна быть съ сономомъ и механическимъ разрыхлителемъ грунта.

Совѣщаніе согласилось съ заявленіемъ Инженера Покровскаго

Кромѣ вошеизложенныхъ вопросовъ, обсуждавшихся Совѣщаніемъ, пароходовладѣлецъ М. Г. Шейнбергъ обращаетъ вниманіе на то, что между Могилевомъ и Жванцемъ установлено съ 1915 года постоянное пассажирское сообщеніе, имѣющее въ данное время большое значеніе, такъ какъ оно обслуживаетъ большой районъ верхней части р. Днѣстра, поэтому является настоячивая необходимость углубить фарватеръ этой части рѣки, доведя его до 5-ти четвертей глубины,



такъ какъ присутствіе наносныхъ мелей создаетъ на этомъ участкѣ рѣки серьезныя затрудненія для судоходства.

Къ вышеприведенному заявленію М. Г. Шейнберга всецѣло присоединился Подольскій Губернскій Архитекторъ И. А. Самусь.

Совѣщаніе признало вопросъ этотъ весьма важнымъ для улучшенія судоходства.

Послѣ обсужденія всѣхъ вышеуказанныхъ вопросовъ, Предсѣдатель, выразивъ лицамъ, принимавшимъ участіе въ означенномъ Совѣщаніи, благодарность, объявилъ засѣданіе закрытымъ.

Предсѣдатель Совѣщанія Начальникъ

Днѣстровскаго Отдѣленія, Инженеръ **В. Тиммъ.**



# ПРОТОКОЛЬ

**Совѣщанія, состоявшагося въ Правленіи Кіевскаго Округа  
Путей Сообщенія 27 мая 1915 г. для обсужденія предпо-  
ложеній Округа о работахъ на 1916 г.**

## ПРЕДСѢДАТЕЛЬСТВОВАЛЪ:

Исп. об. Помощника Начальника Кіевскаго Округа п. с.,  
инженеръ *И. А. Розовъ*.

## УЧАСТВОВАЛИ:

Завѣдывающій Механической Частью Округа *Ф. Ф. Емельяновъ*.

Вр. и. о. Помощника Инспектора Судоходства Округа  
*М. М. Плещъ*.

Завѣдывающій разработкой результатовъ землечерпанія,  
инженеръ *П. П. Бутовичъ*.

Вр. и. о. Начальника Искусственного Отдѣленія, инже-  
неръ *С. М. Лепешинскій*.

Завѣдывающій техническимъ Отдѣломъ Шоссейныхъ Пу-  
тей Округа, инженеръ *Н. П. Погорецкій*.

Вр. Завѣдывающій Кіевскимъ Отдѣленіемъ, инженеръ  
*П. Н. Пушечниковъ*.

Начальникъ Дибстровскаго Отдѣленія, инженеръ  
*В. К. Тиммъ*.

Завѣдывающій землечерпаніемъ на Верхнемъ Днѣпрѣ и  
Могилевскимъ и Гомельскимъ техническими участками, инже-  
неръ *Н. Я. Арондаръ*.

Помощникъ Начальника Кіевскаго Отдѣленія по 3 техни-  
ческому участку, инженеръ *Л. П. Грузинцевъ*.

Завѣдывающій Отдѣльнымъ техническимъ участкомъ  
р. Южнаго Буга, инженеръ *С. И. Богдановъ*.

Младшіе Ревизоры Кіевской Контрольной Палаты:  
*А. С. Кондратенко, И. М. Котиковъ*.

Представитель Кіевского Порайоннаго Комитета *А. М. Терентьевъ*.

Представитель Строительнаго Управленія Московско-  
Кіево-Воронежской жел. дор., инженеръ *Л. К. Валькевичъ*.



Предсѣдатель Александровскаго Отдѣла ИМПЕРАТОРСКАГО Общества Судоходства, Александровскій Городской Голова, *К. М. Дмитренко*

Членъ Кременчугской Городской Управы, *П. С. Матвѣевъ*.  
Исп. д. Остерскаго Исправника, *А. П. Потемкинъ*.

Представитель Общества Пароходства по Днѣпру и его притокамъ, командиръ парохода „Александръ II“, *О. А. Стефанскій*.

Обязанности Секретаря Совѣщанія исполнялъ Старшій техникъ Кіевскаго Отдѣленія, техникъ п. с. *А. М. Издиберскій*.

При открытіи Совѣщанія **Предсѣдатель** напомнилъ собравшимся, что въ настоящее время исполняется 5 лѣтъ совместной работы Округа съ представителями общественныхъ и судоходныхъ организаций. Поэтому является особенно интереснымъ отмѣтить, что сдѣлано за это время въ интересахъ улучшенія водныхъ путей Кіевскаго Округа.

На Нижнемъ Днѣпрѣ выполнены работы по коренному улучшенію его, состоявшія въ выправленіи наиболѣе тяжелыхъ для судоходства перекатовъ и широкомъ развитіи землечерпанія. Достигнутые результаты вполне оправдали возлагавшіяся на нихъ надежды. Въ послѣдніе годы въ томъ числѣ и въ отличавшемся особымъ мелководьемъ прошломъ году — транзитныя глубины поддерживались отъ г. Александровска до Никополя въ 5 ф., отъ Никополя до Каховки въ 6 ф. и отъ Каховки до Херсона въ 7 ф. Между тѣмъ до производства работъ глубины ежегодно падали до  $3\frac{1}{2}$ —4 ф. и въ такомъ состояніи держались по 100 дней и болѣе. Успѣхъ работъ вызвалъ предположенія о дальнѣйшемъ углубленіи воднаго пути, необходимость котораго была отмѣчена на Совѣщаніи въ г. Херсонѣ и въ Округѣ имѣются уже проекты доведенія Нижняго Днѣпра до глубины 7 ф., въ 8 ф. и даже въ 14 ф. (проекты инженера Карлштейна и инженера Розова).

Для слѣдующаго участка Днѣпра — его порожиистой части проектъ шлюзованія составленъ и внесенъ на разсмотрѣніе Законодательныхъ Учрежденій, причемъ Государственной Думой въ іюнѣ прошлаго года былъ отпущенъ кредитъ въ 3 м. рублей на приступъ къ работамъ. Война помѣшала законопроекту получить утвержденіе Государственнаго Совѣта, но во всякомъ случаѣ теперь вопросъ о шлюзованіи пороговъ находится въ послѣдней инстанціи. Глубины, которыя предполагалось достигнуть въ порогахъ, составляютъ 10 четв. (проектъ инженера Юргевича и Розова), но по послѣднему, разсматриваемому сейчасъ въ Управленіи В. В. П. и Ш. Д. проекту, онѣ повышены до 2-хъ саж. (проектъ инженера Розова).

Выше г. Екатеринослава до г. Орши Днѣпръ входитъ въ составъ воднаго пути Рига-Херсонъ, проектъ котораго законченъ и находится на разсмотрѣніи высшихъ техническихъ учреждений. Глубины предположены въ 10 четв. (проектъ ин-



женера Тейхмана). Если по соображеніямъ состоянія Казначейства и не окажется возможнымъ приступить къ постройкѣ всего воднаго пути, то отдѣльныя части его болѣе важныя по своему значенію для судоходства — нар. Средній Днѣпръ, — могутъ быть выдѣлены и улучшены въ первую очередь. Начало въ этомъ отношеніи уже сдѣлано. По закону 25 іюня 1912 г. разрѣшенъ кредитъ въ 2 м. рублей на улучшение опасныхъ для судоходства мѣстъ р. Днѣпра между г. г. Градижскомъ и Екатеринославомъ (проектъ инженера Розова). Работы успѣшно подвигаются впередъ и будутъ закончены въ 1917 году.

Далѣе выше г. Орши до г. Смоленска Округомъ предложено улучшить условія плаванія, устранивъ главное препятствіе Кобелякскій порогъ, на которомъ намѣчена постройка шлюза (проектъ инженера Тиллингера). Кредитъ на эту работу былъ внесенъ въ смѣту прошлаго года, но военныя нужды заставили исключить его.

Изъ притоковъ р. Днѣпра Десна входитъ въ составъ общей магистрали отъ Вислы до Волги и проектъ улучшения ся составляется при Управленіи В. В. П. и Ш. Д. Пока же Округомъ намѣчено примѣненіе землечерпанія въ части ниже г. Чернигова и легкихъ сооружений въ части выше г. Чернигова. Такія же мѣры предположены и для р. Сожа.

Для р. Южнаго Буга на всѣхъ предыдущихъ Совѣщаніяхъ высказывались пожеланія о полученіи 10 ф. глубины отъ г. Вознесенска до г. Николаева. Округъ все время стремился къ этой цѣли и въ настоящемъ году рассчитываетъ достигнуть ея окончательно. Если же и прійдется отложить полученіе общаго транзита въ 10 ф. до будущаго года, то только потому, что сами судоходцы на Совѣщаніи въ г. Николаевѣ постоянно ходатайствовали о выполненіи ранѣе этой работы нѣкоторыхъ другихъ по устройству затоновъ, признавая послѣдній болѣе неотложными для Южнаго Буга.

Р. Днѣстръ до послѣдняго времени разсматривалась главнымъ образомъ въ части отъ Могилева до устья, для которой составлены проекты углубленія рѣки до 8 четв. въ части отъ Могилева до Рыбницы и 10 четв. въ части отъ Рыбницы до устья (проектъ инженера Имшенецкаго и Толвинскаго).

Завоеваніе нами Галиціи настойчиво виднуло вопросъ объ улучшеніи и верхней части отъ Могилева до Буковины почему Округомъ зимой этого года были спѣшно произведены изысканія для составленія проекта.

Какъ видно изъ этого краткаго обзора въ послѣдніе 5 лѣтъ, періодъ совмѣстной работы Округа съ представителями общественныхъ организаций, шла весьма интенсивная работа какъ по самому коренному улучшенію рѣкъ Округа (работы на Н. Днѣпрѣ, на Среднемъ Днѣпрѣ между Градижскомъ и Екатеринославомъ, на Южномъ Бугѣ), такъ особенно организационныя по подготовкѣ дальнѣйшихъ работъ. Война застала



Округъ наканунѣ осуществленія цѣлаго ряда новыхъ предположеній и, конечно, задержала его.

Непосредственной задачей настоящаго Совѣщанія является разсмотрѣніе предположеній о работахъ на 1916 г., которыя по необходимости должны быть сужены до предѣловъ крайней нужды, но это не значитъ, что болѣе широкія потребности водныхъ путей слѣдуетъ оставить безъ вниманія.

Именно настоящая война показала, что могущество Государства основывается не только на доблести арміи, но и на развитіи техники, на широкомъ оборудованіи страны желѣзными и водными путями. Въ частности на рѣки Округа выпала весьма отвѣтственная роль тыловыхъ путей для разгрузки желѣзныхъ дорогъ и эту роль при современномъ, почти первобытномъ положеніи, онѣ оказались въ состояніи нести лишь съ крайнимъ трудомъ и далеко не въ той мѣрѣ, которая необходима для военныхъ нуждъ.

Послѣ войны Россіи потребуется залѣчивать нанесенныя нынѣшними событіями раны, наступитъ широкій расцвѣтъ промышленности, а для послѣдней, при преобладаніи у насъ массовыхъ грузовъ и сырья, необходимы будутъ прежде всего водные пути. Вотъ почему нельзя прекращать организаціонной работы даже и теперь. Слѣдуетъ заблаговременно выяснитъ нужды судоходства и заранѣе намѣтитъ тѣ вѣхи, по которымъ должно пойти широкое строительство водныхъ путей немедленно вслѣдъ за заключеніемъ мира.

Поэтому Предсѣдатель Совѣщанія приглашаетъ присутствующихъ высказаться о желательныхъ работахъ на рѣкахъ Округа, не останавливаясь передъ тѣмъ, что исполненіе пожеланій не можетъ наступитъ въ 1916 г.

Затѣмъ по предложенію Предсѣдателя инженеръ Пушечниковъ кратко сообщаетъ о результатахъ состоявшагося 13-го мая подъ его предсѣдательствомъ Совѣщанія въ г. Черниговѣ, причѣмъ отмѣчаетъ, что Совѣщаніемъ была особенно подчеркнута необходимость окончанія работъ у г. Чернигова и принятія неотложныхъ мѣръ для улучшенія судоходства на участкѣ р. Десны и выше г. Чернигова.

Послѣ преній Совѣщаніе признаетъ необходимымъ внесеніе въ смѣту 1916 г. продолженія выправительныхъ работъ у г. Чернигова и выражаетъ пожеланія о широкомъ примѣненіи на р. Деснѣ выправленія сооружений легкаго типа.

Исп. д. Остерскаго Исправника **А. П. Потемкинъ** интересуется судьбой намѣченныхъ въ докладѣ инженера Вислоцкаго и обсуждавшихся на Совѣщаніи въ г. Черниговѣ мелкихъ новыхъ работъ.

**Предсѣдатель** разъясняетъ, что эти работы войдутъ по другой категоріи смѣтнаго подраздѣленія (по § 5 ст. 1).

**Александровскій** Городской Голова **Н. М. Дмитренко**, отмѣчая, что на Черниговскомъ Совѣщаніи былъ поднятъ вопросъ объ улучшеніи затона у г. Чернигова, полагаетъ, что



это большое место судоходства на рѣкахъ Округа и высказывается, какъ общее пожеланіе—необходимость улучшенія затоновъ.

Послѣ краткихъ преній Совѣщаніе выражаетъ пожеланіе, чтобы Кіевскимъ Округомъ была разработана общая схема улучшенія затоновъ на рѣкахъ Округа.

Обсужденіе предположеній на Деснѣ на этомъ заканчивается и Совѣщаніе переходитъ къ обсужденію предположеній Округа на 1916 г. по Верхнему и Среднему Днѣпру.

По заявленію Предсѣдателя программа работъ для этихъ частей р. Днѣпра была намѣчена широкая, но въ виду предполагаемой по военнымъ обстоятельствамъ ограниченности ассигнованій въ 1916 г., намѣченная программа должна быть сокращена, а потому Округомъ вносятся на 1916 г. только нѣкоторыя наиболѣе неотложныя работы изъ числа тѣхъ, необходимость коихъ была признана на Совѣщаніи 7 сего мая въ г. Кіевѣ, главнымъ образомъ тѣ, яоторыя являются завершеніемъ начатыхъ ранѣе работъ. Такимъ образомъ, на 1916 г. вносятся лишь слѣдующія работы: продолженіе укрѣпленія берега у с. Навозы, продолженіе выправленія переката „Печки-Ошитки“, окончаніе укрѣпленія берега у пристани Ржищевъ, улучшеніе системы выправительныхъ сооружений на перекатѣ „Святославовъ-Бродъ“, укрѣпленіе лѣваго берега р. Днѣпра у Песчаниковой заборы у с. Подсѣннаго и выправленіе рѣки Днѣпра у м. Трактомирова. Что касается двухъ послѣднихъ работъ, то внесеніе ихъ въ смѣту на 1916 г. диктуется необходимостью исполненія ихъ въ самое ближайшее время по соображеніямъ, главнымъ образомъ, соблюденія интересовъ казны, такъ какъ задержка въ производствѣ этихъ работъ дастъ возможность заборами выйти на фарватеръ. Поэтому внесеніе этихъ работъ въ смѣту 1916 г. необходимо во избѣжаніе крупныхъ расходовъ въ будущемъ, когда для уничтоженія оказавшейся уже на фарватерѣ заборы придется примѣнять перемычки, что, конечно, потребуетъ гораздо большихъ средствъ по сравненію съ суммой, испрашиваемой теперь и дастъ менѣ совершенные результаты. Кромѣ этихъ, намѣченныхъ Округомъ работъ, будутъ произведены въ недалекомъ будущемъ работы у г. Черкассы за счетъ переведенныхъ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дорогой въ депозитъ Округа 278,000 руб. Проектъ этихъ работъ заканчивается и будетъ внесенъ на обсужденіе особаго Совѣщанія съ представителями заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ учреждений и организаций.

Затѣмъ на очереди также и работы по выправленію участка р. Днѣпра у предположеннаго къ постройкѣ Московско-Кіево-Воронежской жел. дорогой на линіи Кіевъ-Черниговъ моста у Кіева, которыя также предполагается произвести за счетъ строителей ныхъ кредитовъ дороги. Далѣе Округомъ намѣчено еще шлюзованія Днѣпра въ районѣ Кобелякскаго по-



рога. Проектъ шлюза готовъ и будетъ представленъ на разсмотрѣніе особаго намѣченнаго Округомъ Совѣщанія въ гор. Могилевѣ.

Представитель Контрольной Палаты **А. С. Кондратенко** интересуется входятъ ли работы у Песчаниковой заборы и у Трактомирова въ общій проектъ улучшенія р. Днѣпра и отмѣчаетъ нежелательность выправленія отдѣльных мѣстъ безъ полученія замѣтнаго улучшенія условій плаванія на опредѣленномъ участкѣ рѣки.

**Предсѣдатель** разъясняетъ, что эти работы предусмотрены проектомъ коренного улучшенія р. Днѣпра и ихъ нельзя разсматривать какъ улучшение отдѣльных перекатовъ. Здѣсь дно рѣки скалистое и по устраненіи каменистыхъ мѣстъ съ фарватера рѣки между Градижскомъ и Екатеринославомъ Трактомировская заборѣ окажется единственнымъ опаснымъ мѣстомъ на всемъ Среднемъ Днѣпрѣ. Такимъ образомъ безъ намѣченныхъ въ сей районѣ работъ производимыя сейчасъ скалоуглубительныя работы по двухмилліонному проекту окажутся какъ бы не завершенными. Кромѣ того, улучшеніе рѣки у Трактомировской заборы, произведенное по возможности неотлагательно, избавитъ Государство отъ неизмѣримо большихъ затратъ въ будущемъ, которыя потребуются на созданіе благопріятныхъ условій судоходству, если осуществленіе намѣченныхъ здѣсь работъ не будетъ проведено въ порядкѣ неотложности.

**Н. М. Дмитренко** находитъ осуществленіе этихъ работъ въ самомъ ближайшемъ будущемъ крайне необходимымъ. Къ высказанному Дмитренко взгляду присоединяются всѣ члены Совѣщанія, послѣ чего принимается и вся намѣченная Округомъ программа.

Слѣдующими обсуждаются работы по улучшенію участка Днѣпра Градижскъ-Екатеринославъ, гдѣ Округъ изъ числа намѣченныхъ имъ къ внесенію въ смѣту 1916 г. находитъ возможнымъ отложить производство нѣкоторыхъ изъ нихъ до болѣе благопріятнаго для ихъ осуществленія времени, оставивъ такимъ образомъ подлежащими къ внесенію лишь наиболѣе неотложныя работы по устройству береговыхъ укрѣпленій у Пріютской и Верхне-Днѣпровской заборы и у с. Тарамскаго.

По поводу указанія представителя Контрольной Палаты **А. С. Кондратенко** на отсутствіе проектовъ намѣченныхъ Округомъ на 1916 г. работъ, Предсѣдателемъ даются разъясненія въ томъ смыслѣ, что эти работы внесены схематически въ проектъ коренного улучшенія Днѣпра и представлены въ Управленіи В. В. П. и Ш. Д., а теперь при испрошеніи кредитовъ на нихъ по смѣтѣ 1916 г. будутъ представлены и детальныя проекты.

Второй представитель Контрольной Палаты **И. М. Котиковъ**, раздѣляя вполнѣ взгляды **А. С. Кондратенко**, добавляетъ, что



кроме высказанныхъ соображеній, эта работа должна быть отклонена еще и потому, что общій проектъ коренного улучшенія Днѣпра, куда по заявленію г. Предсѣдателя эта работа вошла, еще не утвержденъ, а самая необходимость этой работы не подтверждена никакими документами.

**Предсѣдатель** считаетъ осуществленіе этой работы по смѣтѣ 1916 г. настоятельно необходимымъ по соображеніямъ финансоваго свойства, такъ какъ ассигнованіемъ теперь сравнительно большихъ суммъ будутъ избѣгнуты большія затраты на ту же работу въ будущемъ.

Особенно это относится къ берегу у Верхне-Днѣпровской заборы, гдѣ вырѣзываются новыя скалы и удаленіе ихъ съ фарватера потребуетъ со временемъ крупныхъ расходовъ. Что же касается берега у Приютской заборы, то здѣсь размывъ вызывается постройкой Округомъ выправительныхъ сооружений и возможно ожидать исковъ со стороны владѣльцевъ прибрежныхъ земель, не говоря уже о порчѣ трассы. Но воплоти соглашаясь съ заявленіемъ Представителей Контроля о необходимости выяснить степень неотложности этихъ работъ актами, Предсѣдатель предлагаетъ произвести въ ближайшіе дни осмотръ мѣстности особой Инспекторской Комиссіей съ участіемъ представителей Контроля. Представитель Контроля поддерживаетъ это предложеніе.

Затѣмъ **Предсѣдатель** вкратцѣ знакомитъ присутствующихъ съ обсуждавшимися въ Совѣщаніи, состоявшемся въ г. Екатеринославѣ 13-го мая с. г., предположеніями Округа на 1916 г. и затронутыми тамъ нѣкоторыми вопросами, а также вынесенными тѣмъ же Совѣщаніемъ резолюціями.

Въ дополненіе къ сообщенію Предсѣдателя о Кременчугскомъ затонѣ, Членомъ Городской Управы г. Кременчуга П. С. Матвѣевымъ прочитывается по этому поводу спеціальны докладъ (см. приложение).

Представитель Контрольной Палаты **А. С. Кондратенко** предлагаетъ, одновременно со внесеніемъ ходатайства о работахъ по Кременчугскому затону, возбудить вопросъ объ установленіи въ законодательномъ порядкѣ взиманія сборовъ съ грузовъ, какъ ввозныхъ, такъ и вывозныхъ черезъ затонъ.

**Предсѣдатель** указываетъ, что Округомъ предполагается выполнить нѣкоторыя работы у г. Кременчуга даже въ текущемъ году если это окажется по состоянію глубинъ на транзитѣ. Къ нимъ относится прорѣзъ къ лѣсопильнымъ заводамъ. Далѣе **Предсѣдатель** отмѣчаетъ, подвергавшіеся обсужденію на Совѣщаніи въ г. Екатеринославѣ вопросы о подчисткѣ у Екатеринославскаго моста для прохода судовъ и устройствѣ погрузочной площади.

Устройства погрузочныхъ площадей и причальныхъ линій большой вопросъ г. Екатеринослава, подчеркивающий лишній разъ неустройство и необорудованность въ этомъ отношеніи нашихъ рѣкъ.



Тѣмъ не менѣе трудно въ настоящемъ году расчитывать на значительныя работы Округа въ этомъ направленіи, такъ какъ снаряды Округа связаны задачей поддержанія глубинъ на транзитѣ для перевозокъ по военнымъ надобностямъ.

Городской Голова г. Александровска **Н. М. Дмитренко** полагаетъ, что при разсмотрѣніи этихъ вопросовъ приходится считаться съ обстоятельствами военного времени, въ силу коихъ осуществленіе такихъ работъ должно быть отложено до болѣе благоприятнаго времени.

Относительно возможности непосредственной связи рѣки съ г. Верхнеднѣпровскомъ, Совѣщаніе присоединяется къ постановленію Екатеринославскаго Совѣщанія.

Послѣ этого, Совѣщаніе приступаетъ къ обсужденію прочитаннаго по порученію Предсѣдателя инженеромъ Н. Я. Арондаромъ доклада о предположенныхъ Округомъ работахъ на р. Сожѣ.

**Предсѣдатель** сообщаетъ, что при обсужденіи этой программы работъ на Совѣщаніи въ г. Гомелѣ было вынесено двѣ резолюціи: первая о необходимости скорѣйшаго осуществленія проекта устройства затона у г. Гомеля и вторая объ улучшеніи р. Сожа выше г. Гомеля.

Улучшеніе представлявшаго затрудненія судоходству участка отъ г. Гомеля до Пропойска производится постепенно изъ текущихъ средствъ Округа, но это лишь капля въ морѣ нуждъ общаго улучшенія этого участка.

Несомнѣнно желательно общее улучшеніе по намѣченной схемѣ съ неотложнымъ выполненіемъ этого тотчасъ, какъ это позволятъ, отягощенные теперь военными расходами, государственные ресурсы.

Городской Голова г. Александровска **Н. И. Дмитренко** обращаетъ вниманіе Совѣщанія на то, что молбы мѣстныхъ представителей судоходства объ улучшеніи судоходныхъ условій на Сожѣ слышатся каждую навигацію и приглашаетъ присоединиться къ пожеланіямъ Гомельскаго Совѣщанія.

Послѣ сообщенія инженера **С. М. Богданова** объ обсуждавшихся на Совѣщаніи 15 мая с. г. въ г. Николаевѣ предположеніяхъ Округа на 1916 г. по р. Южному Бугу и принятыхъ Совѣщаніемъ резолюцій, Предсѣдателемъ высказывается сожалѣніе о томъ, что въ числѣ присутствующихъ нѣтъ представителей съ Южнаго Буга, могущихъ еще разъ подчеркнуть свои неотложныя нужды и особенно по устройству затона у г. Вознесенска, на чемъ такъ настаивало Совѣщаніе въ г. Николаевѣ.

Инженеръ **В. Н. Тиммъ** спрашиваетъ, не должно ли оборудованіе пристанскими устройствами р. Буга у г. Вознесенска относиться за счетъ города.

**Предсѣдатель** разъясняетъ, что въ данномъ случаѣ эти устройства представляютъ собой простое укрѣпленіе берега, расходъ на которое, какъ производимый въ интересахъ самой



рѣки и судоходстаа на ней, долженъ относиться на средства Государства.

Инженеръ **В. Н. Тиммъ** приводитъ случай, имѣющій мѣсто на Днѣстрѣ, когда по возбужденному ходатайству изъ Министерства послѣдовалъ отказъ.

**Предсѣдатель** считаетъ, что въ данномъ случаѣ для отказа Министерства имѣлись основанія, такъ какъ ходатайствовали объ устройствѣ набережной и складочныхъ мѣстъ, у Вознесенска же рѣчь идетъ объ укрѣпленіи берега.

Далѣе **Предсѣдатель**, сообщая, что судоходцы р. Южнаго Буга заявляли даже о согласіи подождать увеличенія транзитной глубины, лишь бы былъ разрѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ, съ отпускомъ необходимыхъ суммъ, вопросъ объ устройствѣ затона у г. Вознесенска, приглашаетъ выяснитъ, слѣдуетъ ли настоящему Совѣщанію высказать пожеланіе объ ускореніи осуществленія этого проекта.

Инженеръ **Л. П. Грузинцевъ** освѣдомляется до какой глубины доведенъ разсмотрѣнный участокъ этой рѣки.

Изъ сообщеній Предсѣдателя, а затѣмъ и инженера С. М. Богданова выясняется, что въ настоящее время между Вознесенскомъ и Николаевомъ глубина достигаетъ до 9 ф., а въ текущемъ году, возможно, будетъ доведена и до 10 ф.

При обсужденіи вопроса о необходимости приспособленія въ Вознесенскѣ и Николаевѣ береговыхъ участковъ для вытаскиванія и ремонта судовъ, инженеръ С. М. Лепешинскій выражаетъ сомнѣніе въ возможности постройки эллинга за счетъ казны и интересуется какой суммой выразится стоимость этихъ работъ.

По разъясненіи Предсѣдателемъ, что вопросъ идетъ не объ эллингѣ въ полномъ смыслѣ этого слова, а лишь о приспособленіи берега для вытаски судовъ, при чемъ приспособленіе это простое и будетъ состоять въ дноуглубительныхъ и земленасыпныхъ работахъ, инженеръ С. М. Богдановъ дополнительно докладываетъ, что работа эта ассигнованій не требуетъ и будетъ исполнена однимъ изъ землечерпательныхъ снарядовъ по освобожденіи его на транзитѣ.

Затѣмъ инженеръ **В. Н. Тиммъ** докладываетъ о результатахъ Совѣщанія, состоявшагося 23-го сего мая въ г. Бендерахъ по обсужденію предположеній Округа по р. Днѣстру.

**Предсѣдатель**, указывая, что землечерпательный флотъ переведенъ на верхній участокъ Днѣстра и поэтому является необходимымъ обезпечить поблизости какъ этому флоту, такъ и частному, стоянку, для чего наиболѣе подходящимъ представляется г. Могилевъ, подчеркиваетъ, что устройство затона тамъ Округъ считаетъ вопросомъ весьма важнымъ и неотложнымъ изъ опасенія поставить суда въ критическое положеніе.

Представитель Контрольной Палаты **И. М. Нотиковъ** спрашиваетъ, вносились ли эти работы раньше и не было ли по нимъ ассигнованій.



**Предсѣдатель** сообщаетъ, что деньги на эти работы были уже ассигнованы, но въ виду общаго сокращенія смѣты по обстоятельствамъ военного времени, ассигнованія эти, разрѣшенныя по смѣтѣ на 1915 г., были затѣмъ исключены. Необходимость въ затонѣ у Могилева поддерживается еще и тѣми соображеніями, что съ присоединеніемъ Галиціи флотъ Днѣстра увеличился, а затоновъ для него нѣтъ. Общее улучшеніе Днѣстра, а нижняго къ тому же въ связи съ меліорацией, проводимой по инициативѣ Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, крайне необходимо продолжать и выше Могилева до Жванца. На этомъ послѣднемъ участкѣ производятся уже изысканія. Вообще вопросъ о приобщеніи этого участка къ судоходной части Днѣстра стоитъ остро и разрѣшеніе его откладывать нельзя.

За отсутствіемъ возраженій по намѣченнымъ. Округомъ работамъ на Днѣстрѣ, Совѣщаніе переходитъ къ обсужденію необходимости предположенныхъ ко внесенію въ смѣту 1916 г. работъ на Нижнемъ Днѣпрѣ, кои были рассмотрѣны на Совѣщаніи въ г. Херсонѣ, 13 мая с. г. и относительно коихъ были вынесены тамъ соотвѣтственные резолюціи.

**Предсѣдатель**, по оглашеніи постановленія Херсонскаго Совѣщанія, заявляетъ, что предположенное устройство затона у Никополя Округъ, въ виду затрудненія Государственного Казначейства, считаетъ возможнымъ отложить до болѣе благоприятнаго времени и освѣдомляется, признаетъ ли Совѣщаніе такое рѣшеніе правильнымъ.

Городскому Головѣ г. Александровска **Н. М. Дмитренко** такое рѣшеніе представляется нежелательнымъ, но не согласиться съ доводами Предсѣдателя онъ считаетъ невозможнымъ, въ виду крайней необходимости въ экономіи государственныхъ средствъ.

По обмѣнѣ мнѣній, Совѣщаніе присоединяется къ рѣшенію Округа относительно затона у г. Никополя.

**Предсѣдатель**, обращая вниманіе Совѣщанія на резолюцію Херсонскаго Совѣщанія о неотложности постройки новой Александровской гавани, указываетъ, что эта работа Округомъ въ смѣту 1916 г. не вносится по той причинѣ, что она относится къ разряду крупныхъ работъ. Проектъ внесенъ и находится на рассмотрѣніи и дальнѣйшее зависитъ отъ законодательныхъ учреждений.

Городской Голова г. Александровска **Н. М. Дмитренко** проситъ огласить резолюцію Херсонскаго Совѣщанія, касающуюся Александровской гавани и шлюзованія пороговъ Днѣпра и считаетъ необходимымъ, чтобы пастоящее Совѣщаніе поддержало эти резолюціи.

Послѣ того какъ были сообщены полностью всѣ резолюціи Херсонскаго Совѣщанія и на поставленный Предсѣдателемъ вопросъ, не встрѣчается ли препятствій къ тому, чтобы эти резолюціи были приняты въ такомъ видѣ присутствующи-



щими членами Совѣщанія, О. А. Стефанскимъ было указано на желательность работъ на Днѣпрѣ, какъ артеріи въ тылу арміи, съ единовременнымъ пожеланіемъ судоходцевъ о необходимости поддержанія соответственныхъ глубинъ на Днѣпрѣ землечерпаніемъ.

**Предсѣдатель**, отмѣчая пользу землечерпательныхъ работъ Округа, направленныхъ къ поддержанію достаточныхъ глубинъ для судоходства, считаетъ нужнымъ обратить вниманіе Совѣщанія, что по проекту коренного улучшенія р. Днѣпра предполагается достигнуть плаванія на 10 четв. Исполненіе проекта потребуетъ громадныхъ средствъ и можетъ быть задержано. Между тѣмъ возможно было бы изъ общаго проекта выбрать для проведенія въ 1-ю очередь тѣ работы, которыя, входя въ общій проектъ, обезпечили бы глубину на Среднемъ Днѣпрѣ въ 8 четвертей. Съ своей стороны Предсѣдатель считаетъ увеличеніе глубины насущной потребностью судоходства и предлагаетъ Совѣщанію обсудить этотъ вопросъ.

Представитель Контрольной Палаты **А. С. Кондратенко** не видитъ въ этомъ надобности, такъ какъ судоходство совершается свободно.

**Предсѣдатель** указываетъ, что намѣченная перевозка воднымъ путемъ 11,000,000 пудовъ угля для надобности желѣзныхъ дорогъ не можетъ быть осуществлена въ полномъ объемѣ изъ-за недостаточности глубинъ на Днѣпрѣ, благодаря чему не могутъ быть использованы суда съ большой осадкой, а слѣдовательно и грузоподъемностью.

**О. А. Стефанскій** заявляетъ, что особенно настоятельно требуется увеличеніе глубинъ отъ Кіева до устья Припяти, указывая какъ на желательную глубину на 8 четвертей, впредь до полученія 10 четв.

**Предсѣдатель**, отмѣчая недостатокъ землечерпательныхъ снарядовъ и указывая, что на участкѣ Кіевъ-Припять возможно поддержаніе глубинъ въ настоящее время лишь въ 6 четвертей, но довести ее до 7 четвертей Округъ, при наличіи существующихъ средствъ, лишенъ возможности, дѣлаетъ ссылку на участокъ отъ Александровска до Малыхъ Гирлъ, гдѣ пятифутовая глубина поддерживается благодаря работѣ 4-хъ землечерпательныхъ снарядовъ.

**М. М. Плющъ** приводитъ соображенія о перевозкѣ 11,000,000 пудовъ угля воднымъ путемъ, указываетъ на необходимость глубины въ 8 четвертей и выясняетъ, въ связи съ невозможностью пустить суда подъ уголь съ большей осадкой, убыточность этой операци, если ее разсматривать съ точки зрѣнія коммерческаго предпріятія.

**Предсѣдатель** указываетъ, что желѣзныя дороги не справляются съ перевозкой грузовъ, что особенно рельефно отмѣчается теперь, а потому нужно стремиться, чтобы водный путь отвлекъ на себя возможно большее количество грузовъ. Имѣя въ виду, что для осуществленія полнаго проекта вы-



правления Днѣпра потребуются громадныя средства, а Правительство, конечно, не найдетъ возможнымъ отпустить ихъ, особенно теперь въ переживаемое нами время, то улучшение Днѣпра въ смыслѣ углубленія его должно производиться постепенно, представляя изъ себя какъ бы ступенчатый переходъ отъ одного пожеланія къ другому. Слѣдуетъ лишь выяснитъ до какихъ предѣловъ это углубленіе признается необходимымъ на первое время до 7 или 8 четвертей.

Представитель Контрольной Палаты **И. М. Котиковъ** обращаетъ вниманіе, что доведеніе глубинъ до 8 четвертей потребуетъ большихъ затратъ со стороны Округа и что у Округа не хватитъ энергіи для достиженія такихъ задачъ, такъ какъ никакіе снаряды не въ состояніи будутъ поддерживать такую глубину. Указывая на желательность добиться хотя бы шестичетвертной глубины, считаетъ возможнымъ присоединиться къ тѣмъ пожеланіямъ, которыя могутъ быть осуществлены, какъ напримѣръ, доведеніе глубины до 7 четвертей.

**Предсѣдатель**, возражая **И. М. Котику** и обращая его вниманіе на то, что сдѣлано Округомъ на Нижнемъ Днѣпрѣ, выражаетъ твердую увѣренность, что у Министерства П. С. найдутся и силы и энергія лишь бы были отпущены средства. Въ данномъ случаѣ лучше болѣе широкія заданія, такъ какъ онѣ дадутъ глубины, могущія понизить фрахты и усилить оборотъ грузовъ.

Попутно возникаетъ вопросъ о возможности углубленія перекаатовъ посредствомъ установки щитовъ и другихъ временныхъ мѣръ. По этому поводу происходитъ обмѣнъ мнѣній, при чемъ инженеромъ Грузинцевымъ и С. А. Стефанскимъ высказываются соображенія—первымъ, что щиты мало пригодны и могутъ быть примѣняемы при глубинахъ въ 4 четверти, а вторымъ о необходимости примѣненія щитовъ, какъ мѣръ дающихъ хорошіе результаты. Послѣ того, какъ Предсѣдатель счелъ нужнымъ подчеркнуть, что примѣненіе щитовъ мѣра весьма полезная, что установка ихъ при тѣхъ вѣдѣніяхъ и другихъ условіяхъ—вопросъ техники, привелъ для примѣра Екатеринославское Отдѣленіе, гдѣ благодаря этимъ мѣрамъ на многихъ перекатахъ удавалось поддерживать глубину въ 6 четвертей (но не выше) и заявилъ, что Округомъ будутъ приниматься тѣ и другіе техническіе способы временнаго улучшенія перекаатовъ въ зависимости отъ положенія дѣла, вопросъ признанъ исчерпаннымъ и Совѣщаніе переходитъ къ продолженію выясненія необходимыхъ для судоходства глубинъ на Днѣпрѣ.

Инженеръ **С. М. Лелешинскій** высказывается въ томъ смыслѣ, что нужно считаться съ имѣющимися у Округа средствами и задаваться опредѣленными глубинами въ 7—8 четвертей не слѣдуетъ, а лучше рѣшить этотъ вопросъ для каждаго даннаго случая.



По интересующему **А. С. Кондратенко** вопросу о томъ, какія нужны глубины въ текущемъ году для успѣшной перевозки казеннаго угля, даетъ разъясненіе **М. М. Плющъ**, который считаетъ, что вообще для перевозки угля необходимой глубиной является восьмичетвертная. Если бы текущая навигация была обезпечена 8 четвертями, то перевозка грузовъ была бы завоевана и такое положеніе могло бы быть за водными путями закрѣплено.

**О. А. Стефанскій** находитъ, что въ настоящее время приходится мириться съ создавшимся положеніемъ, когда глубины не могутъ быть доведены выше 6 четвертей, на что въ дальнѣйшемъ вѣтъ сомнѣнія нужны глубины въ 8 и даже 10 четвертей.

**А. С. Кондратенко** спрашиваетъ — желательны или необходимы.

**Предсѣдатель**, дѣлая ссылку на Германію, съ ея широко развитыми путями сообщенія, обращаетъ вниманіе на то, что теперешнія войны ведутся техникой и что въ силу этого широкая сѣтъ улучшенныхъ водныхъ путей является безусловно необходимой.

**К. М. Дмитренко** говоритъ о загроуженности желѣзныхъ дорогъ до войны и указываетъ на необходимость приведенія водныхъ путей въ надлежащее состояніе съ оборудованіемъ ихъ подъѣздными путями.

На этомъ заканчивается обсужденіе вопроса о необходимыхъ глубинахъ для р. Днѣпра и Совѣщаніе переходитъ къ разсмотрѣнію предположеній Округа на 1916 г. по заготовкѣ судовъ и снарядовъ. По этому поводу прочитывается инженеромъ **П. И. Бутовичемъ** соответственный докладъ (см. приложение № 2).

**Предсѣдатель** полагаетъ, что намѣченная Округомъ судостроительная программа представляетъ наибольшій интересъ для мѣстныхъ представителей заинтересованныхъ въ улучшеніи условій судоходства въ той части ея, коей предусматривается заготовка дноуглубительныхъ снарядовъ.

**П. И. Матвѣевъ** находитъ, что уменьшить количество предполагаемыхъ къ заготовкѣ землечерпательныхъ снарядовъ нельзя, а увеличеніе къ сожалѣнію невозможно по обстоятельствамъ военного времени.

**К. М. Дмитренко** представляется нужнымъ въ интересахъ судоходства увеличить намѣченное Округомъ къ заготовкѣ количество дноуглубительныхъ снарядовъ на 2, изъ коихъ одинъ для верхняго и одинъ для нижняго Днѣпра.

**А. С. Кондратенко** заявляетъ, что намѣченная заготовка снарядовъ неосуществима въ виду военныхъ обстоятельствъ и поэтому считаетъ, что въ смѣту на 1916 г. должно быть внесено лишь самое необходимое и неотложное.

**Предсѣдатель** полагаетъ, что одного снаряда, вносимаго по смѣтѣ на 1916 г. для Нижняго Днѣпра, достаточно.



Инженеръ **Ф. Ф. Емельяновъ** считаетъ необходимымъ, принимая во вниманіе недостаточность оборудованія рѣкъ Округа снарядами, доводить до свѣдѣній Министерства о нуждахъ Округа въ этомъ отношеніи. Указаніе что заготовка снарядовъ невозможна по обстоятельствамъ военного времени, врядъ ли можетъ имѣть въ этомъ случаѣ существенное значеніе, такъ какъ постройка снаряда растягивается на 2 года; а окончаніе войны возможно произойдетъ и раньше.

Затѣмъ инженеромъ **Ф. Ф. Емельяновымъ** дѣлается общій обзоръ положенія, въ которомъ находятся въ настоящее время существующія казенныя мастерскія въ Кіевѣ, Александровскѣ и Екатеринославѣ. Отмѣчая тѣсноту и устарѣлость Кіевскихъ мастерскихъ, гдѣ за отсутствіемъ сборочной всѣ работы по сборкѣ механизмовъ машинъ производится на судахъ, указываетъ, что Округомъ составлена минимальная программа расширенія мастерскихъ, въ числѣ коихъ на первомъ планѣ стоитъ Кіевская.

Что касается Александровскихъ, то онѣ возникли не за счетъ какого-либо спеціального на этотъ счетъ ассигнованія, а исключительно на средства, образовавшіяся у производителя работъ путемъ экономіи при производствѣ разрѣшенныхъ ему работъ. Какъ помѣщеніе (приспособленный баракъ), такъ равно и оборудованіе мастерскихъ не можетъ, конечно, удовлетворить мѣстныхъ нуждъ Округа. Въ такомъ же, если не болѣе печальномъ положеніи находятся мастерскія въ г. Екатеринославѣ. Поэтому расширеніе мастерскихъ въ указанныхъ двухъ послѣднихъ пунктахъ Округъ также считаетъ неотложнымъ, крайне назрѣвшимъ вопросомъ. Отсутствіе мастерскихъ въ Николаевѣ ставитъ Округъ въ весьма затруднительное положеніе, особенно теперь, когда большинство частныхъ заводовъ, исполняя различныя заказы для арміи, категорически отказываются выполнить тѣ иличныя, болѣею частью незначительныя по общему своему объему и мелочныя въ частности работы по ремонту землечерпательныхъ снарядовъ и пароходовъ Округа. Выйти изъ такого ненормальнаго положенія при которомъ Округъ ежегодно рискуетъ остаться безъ отремонтированныхъ къ навигаціи, обслуживающихъ мѣстные районы снарядовъ и пароходовъ, можно лишь постройкой и оборудованіемъ собственныхъ мастерскихъ. Вотъ почему Округъ считаетъ необходимымъ внесеніе въ смѣту на 1916 г. соответственной суммы на устройство мастерскихъ въ Николаевѣ.

**Предсѣдатель** указываетъ, что вопросъ о мастерскихъ, это не просто вопросъ удобства, а вопросъ своевременнаго выхода на работу снарядовъ. Задержка въ выходѣ снарядовъ не должна имѣть мѣста, ибо можетъ поставить судоходство въ весьма затруднительное положеніе.

**А. С. Кондратенко** интересуется вопросомъ, былъ ли полученъ изъ Министерства какой-либо отзывъ о проектѣ перенесенія Кіевскихъ казенныхъ мастерскихъ въ Венеціанскій за-



ливъ и полагаетъ, что до осуществленія этого проекта нѣтъ основаній просить о расширеніи существующихъ мастерскихъ.

**П. И. Бутовичъ** приводитъ справку, что на переносъ мастерскихъ была внесена соотвѣтствующая сумма въ смѣту на 1915 г. и Управление В. В. П. и Ш. Д. лишь въ виду общаго сокращенія расходовъ по смѣтѣ 1915 г. исключило испрашиваемую на приступъ къ работамъ сумму. Что касается вопроса о рациональности расширенія Кіевскихъ мастерскихъ, не ожидая осуществленія проекта переноса ихъ въ Венеціанскій заливъ, то за это говорятъ слѣдующія соображенія: переносъ мастерскихъ врядъ ли можетъ быть осуществленъ ранѣе 5 лѣтъ; если же расширеніе мастерскихъ не будетъ произведено въ 1916 г., то возможно, что въ слѣдующіе годы при существующихъ условіяхъ мастерскія не въ состояніи будутъ выпускать снаряды на работу раньше августа.

**А. С. Кондратенко** спрашиваетъ, найдутъ ли примѣненіе при постройкѣ новыхъ мастерскихъ всѣ заготовки, если онѣ будутъ сдѣланы при расширеніи мастерскихъ. Проекта расширенія Александровскихъ мастерскихъ нѣтъ, а между тѣмъ испрашивается такая крупная сумма, какъ 50000 рублей.

Инженеромъ **Ф. Ф. Емельяновымъ** даются по этому поводу разъясненія, сводящіяся къ тому, что всѣ сдѣланныя при расширеніи мастерскихъ заготовки будутъ использованы затѣмъ въ предположенныхъ къ постройкѣ новыхъ мастерскихъ.

**П. И. Бутовичъ** находитъ, что сумма эта для такого дѣла незначительна.

**Н. М. Дмитренко** напоминаетъ, что по этому поводу были заслушаны доклады въ Екатеринославѣ и Херсонѣ, при чемъ доклады эти сопровождались и смѣтными исчисленіями. Трудно представить въ какомъ положеніи очутилось бы вѣдомство Путей Сообщенія въ текущемъ году если бы не было Александровскихъ мастерскихъ и кажется чрезвычайно страннымъ чтобы Округу можно было не имѣть своихъ мастерскихъ.

**С. М. Богдановъ** отмѣчаетъ, что война показала, что нельзя не имѣть собственныхъ мастерскихъ—всѣ частныя мастерскія были завалены военными заказами, а потому необходимость въ собственныхъ ощущается теперь болѣе, чѣмъ когда либо.

**А. С. Кондратенко** находитъ, что для разсмотрѣнія вопроса о необходимости расширенія существующихъ и постройки новыхъ мастерскихъ не представлено никакихъ данныхъ, оправдывающихъ эту необходимость.

**П. И. Бутовичъ** предлагаетъ для ознакомленія имѣющіяся данныя и отмѣчаетъ, что Округомъ, въ сознаніи тяжелаго положенія ресурсовъ Государства, внесенъ минимумъ того, что представляется необходимымъ для нуждъ Округа и судоходства.

Затѣмъ **Предсѣдатель** приглашаетъ присутствующихъ выслушать предположенія Округа на 1916 г. по обстановкѣ вод-



ныхъ путей и заготовкѣ паровыхъ судовъ для инспекторской службы.

**М. М. Плющъ** прочитываетъ докладъ (см. приложение № 3), причемъ докладчикъ останавливается болѣе подробно на необходимости упорядоченія статистики грузооборота, на увеличеніи содержанія поставой прислугѣ, на заготовкѣ дубовъ для развозки матеріаловъ по освѣщенію и отмѣчаетъ недостатокъ средствъ передвиженія для Инспекторской службы.

**Предсѣдатель** отмѣчаетъ, что Округомъ по смѣтѣ 1916 г. испрашивается на содержаніе Судходнаго Отдѣла та же сумма, какая отпущена Округу и на текущій годъ, а сверхъ того лишь необходимая сумма для усиленія парового и моторнаго флота Инспекторской Службы.

Далѣе вниманію Совѣщанія былъ предложенъ докладъ о предположеніяхъ Округа на 1916 г. по работамъ шоссейныхъ путей, каковой былъ прочитанъ инженеромъ Н. П. Погорѣцкимъ (см. приложеніе № 4-й). Докладъ возраженій не встрѣтилъ.

**Предсѣдатель** проситъ заявить, если у кого-либо изъ присутствующихъ есть какіе нибудь общіе вопросы.

И. д. Остерскаго Исправника **А. П. Потемкинъ** поднимаетъ частный вопросъ о томъ, кто обязанъ очищать обочины шоссе, проходящаго черезъ населенные пункты, какъ напр. въ Слободкѣ.

Инженеръ **Н. П. Погорѣцкій** полагаетъ, что Земство, въ вѣдѣніи коего это шоссе находится.

**Предсѣдатель** признаетъ этотъ вопросъ слишкомъ сложнымъ для немедленнаго отвѣта и предлагаетъ А. П. Потемкину для выясненія его обратиться съ запросомъ въ Правленіе Округа, въ Юридическомъ Отдѣлѣ коего собраны всѣ относящіеся къ этому дѣлу матеріалы, на основаніи коихъ Правленіе Округа и дастъ необходимыя разъясненія.

При обсужденіи предположеній Округа на 1916 г., а также и возникшихъ въ связи съ этимъ нѣкоторыхъ вопросовъ, Совѣщаніемъ были единогласно приняты слѣдующія резолюціи:

1. Признать необходимымъ внесеніе въ смѣту 1916 г. кредитовъ на слѣдующія работы:

#### **А. По р. Днѣпру:**

- 1) Продолженіе укрѣпленія берега у с. Навозы,
- 2) Продолженіе выправленія переката „Печки-Ошитки“
- 3) Окончаніе укрѣпленія берега у пристани Ржищевъ,
- 4) Улучшеніе системы выправительныхъ сооружений на перекатѣ „Святославонъ Бродъ“,
- 5) Укрѣпленіе лѣваго берега р. Днѣпра у Песчаниковой заборы у с. Подѣннаго,
- 6) Выправленіе р. Днѣпра у м. Трактомирова,
- 7) Устройство берегового укрѣпленія у Верхнеднѣпровской заборы.



- 8) Устройство берегового укрѣпленія у Приютской заборы,
- 9) Окончаніе укрѣпленія берега у с. Тарамскаго,
- 10) Окончаніе укрѣпленія берега у Лысой Горы,
- 11) Окончаніе укрѣпленія берега ниже дамбы № 3 на Тарасовскихъ перекатахъ,
- 12) Укрѣпленіе берега въ Кривомъ Колѣнѣ.

#### **В. По р. Деснѣ:**

- 1) Окончаніе работъ по улучшенію рѣки у г. Чернигова.

#### **С. По р. Днѣстру:**

- 1) Устройство затона у г. Могилева Подольскаго.

II. Отмѣтить, какъ насущную потребность судоходства, оборудованіе водныхъ путей Округа затонами, причѣмъ выразить пожеланіе, чтобы Округомъ была разработана схема такого оборудованія со включеніемъ въ нее въ первую очередь постройки затоновъ на Днѣпрѣ у г.г. Черкассы, Кременчуга, Екатеринослава (на Амурѣ) и Никополя; на р. Сожѣ у г. Гомеля, на р. Днѣстрѣ у Могилева и Рыбницы. Въ частности въ Кременчугѣ должно быть обращено вниманіе на устройство причальной линіи и въ Екатеринославѣ — на устройство подхода къ городскому берегу ниже моста и на обезпеченіе города погрузочными площадями и причальными линіями.

III. Признать необходимость производства въ скорѣйшемъ времени изысканій для выясненія вопроса о возможности устройства непосредственной связи воднаго пути съ городомъ Верхнеднѣпровскомъ.

IV. Указать на крайнюю неотложность скорѣйшаго разрѣшенія работъ по устройству гаваней въ г. Александровскѣ и г. Вознесенскѣ.

V. Признать необходимымъ построить на Кобелякскомъ порогѣ шлюзъ и одновременно разработать проектъ улучшенія условій плаванія между Оршей и Смоленскомъ.

VI. Просить о широкомъ примѣненіи на р. Сожѣ отъ Гомеля до Пропойска и на р. Деснѣ отъ Чернигова до Новгородъ-Сѣверска выправленія легкими сооружениями по определенному плану въ цѣляхъ созданія обезпеченныхъ транзитныхъ глубинъ на этихъ участкахъ.

VII. Возбудить ходатайство объ улучшеніи Днѣстра не только ниже Могилева, какъ предполагалось Совѣщаніями прежнихъ лѣтъ, но и выше этого пункта до Жванца.

VIII. Признать программу Округа по постройкѣ новыхъ паровыхъ и непаровыхъ снарядовъ и судовъ расширенію казенныхъ мастерскихъ въ Кіевѣ, Екатеринославѣ, Александровскѣ и устройство новыхъ мастерскихъ въ Николаевѣ, подлежащей внесенію въ смѣту 1916 года.

IX. Признать предположенія Округа по содержанію обстановки на рѣкахъ и судоходнаго надзора необходимыми для внесенія въ смѣту 1916 г. полностью.



X. Признать необходимымъ ввести въ смѣту 1916 г. слѣдующія новыя работы по шоссейнымъ путямъ:

а) постройку на р. Сожѣ у г. Гомеля по Кіевскому шоссе взамѣнъ существующаго деревяннаго моста, отв. 181 с., трехъ-пролетнаго, желѣзнаго, балочнаго отв. 105 с. общей стоимостью 1200000 р.

б) постройку на р. Черной по Симферополь-Севастопольскому шоссе взамѣнъ 7 деревянныхъ желѣзобетоннаго моста, отв. 20,00 с., общей стоимостью 57,200 р.

Въ заключеніе Совѣщаніе постановило указать на ту важную роль, которую смогли бы сыграть въ настоящее время р.р. Днѣпръ и Днѣстръ если бы онѣ были приведены въ дѣйствительно судоходное состояніе. Охватывая далекій тылъ нашей арміи, онѣ явились бы могущественнымъ средствомъ для снабженія провіантомъ, дали бы возможность перебросить уголь съ Донецкаго района къ наиболѣе интенсивно работающимъ для арміи желѣзнымъ дорогамъ и ко всей пограничной окраинѣ Россіи и, принявъ на себя перевозку грузовъ по снабженію населенія, освободили бы отъ частныхъ грузовъ главныя, обслуживающія фронтъ, артеріи. Эту роль рѣки Округа выполняютъ и теперь, но лишь въ малой степени, такъ какъ небольшія глубины не даютъ использовать полностью плавающій флотъ, а разъединеніе Днѣпра порогами на двѣ обособленныя части лишаетъ его значенія широкаго транзита. Поэтому Совѣщаніе признало необходимымъ:

XI. Возбудить ходатайство о скорѣйшемъ осуществленіи шлюзованія пороговъ, какъ дѣла первостепенной государственной важности, способнаго дать совершенно исключительный расцвѣтъ Днѣпровскому судоходству и прилегающему къ рѣкѣ краю.

XII. Просить о составленіи предположеній дальнѣйшаго увеличенія глубинъ на р. Нижнемъ Днѣпрѣ.

XIII. Ходатайствовать о производствѣ работъ по улучшенію судоходныхъ условий Средняго Днѣпра отъ Кіева до Екатеринослава, съ доведеніемъ транзитной глубины до 8 четв. но съ тѣмъ, чтобы эти работы составляли часть общаго проекта созданія на Днѣпрѣ 10 четв. воднаго пути и являлись бы лишь промежуточной ступенью къ нему.

Затѣмъ **Предсѣдатель**, считая программу Совѣщанія исчерпанной, выразилъ благодарность какъ всѣмъ участникамъ настоящаго Совѣщанія, такъ и тѣмъ, которые присутствовали на мѣстныхъ Совѣщаніяхъ и способствовали Округу въ выясненіи дѣйствительныхъ нуждъ судоходства и объявилъ въ 3 часа 15 м. дня о закрытіи Совѣщанія.

Подлинный за надлежащими подписями



## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній округа на 1916 годъ.

### ДОКЛАДЪ

**Завѣдывающаго Шоссейнымъ-Техническимъ Отдѣломъ Инженера Погорецкаго о предположеніяхъ по новымъ работамъ на шосейныхъ путяхъ Округа (§ 9, ст. 2, кат. I и II).**

Управленіе Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шосейныхъ Дорогъ циркулярнымъ предписаніемъ отъ 12 сего мая за № 9897 въ отношеніи смѣтныхъ предположеній по новымъ работамъ, между прочимъ, предложило испрашивать средства только на продолженіе или окончаніе уже начатыхъ работъ.

Собственно новыхъ работъ на шосейныхъ путяхъ Округа въ 1916 г. не предположено. Предположено замѣнить существующіе деревянные мосты мостами постоянного типа, и только по стоимости намѣченныя Правленіемъ работы вносятся въ смѣту по параграфу о новыхъ работахъ, т. е. по § 9, ст. 2.

Изъ работъ указанныхъ параграфа и статьи на шосейныхъ путяхъ Округа въ 1916 г. Правленіемъ предположена одна работа по категоріи I, въ которую заносятся работы стоимостью свыше 200.000 руб. и на производство которыхъ требуется разрѣшеніе законодательныхъ учреждений, и одна работа по категоріи II, въ которую заносятся работы стоимостью менѣе 200.000 рублей, но болѣе 50.000 рублей.

По первой категоріи предположены работы по постройкѣ на р. Сожѣ у г. Гомеля по Кіевскому шоссе, взамѣнъ существующаго деревяннаго арочнаго моста, отв. 181 саж., трехпролетнаго балочнаго желѣзнаго моста, отв. 105 саж., общей стоимостью по предварительнымъ подсчетамъ около 1.200.000 руб., изъ которыхъ въ смѣту 1916 года вносится 300.000 руб.

Существующій мостъ постройки 1896 года, выслужилъ опредѣленный для деревянныхъ мостовъ срокъ и въ настоящее время находится въ состояніи угрожающемъ перерывомъ сообщеній—бойкаго пригороднаго и значительнаго междугороднаго, имѣющаго стратегическое значеніе.

Въ доказательство ненадежности моста можно указать на то, что весной текущаго года во избѣжаніе подмыва свай



потребовалась экстренная загрузка оснований ихъ мѣшками съ глиной.

Къ составленію проекта постоянного моста было приступлено еще въ 1912 году. Въ настоящее время приступлено къ разработкѣ эскизного проекта, утвержденного Г. Министромъ по журналу Инженернаго Совѣта, которую предполагается закончить къ концу текущаго года.

По второй категоріи предположены работы по постройкѣ на рѣкѣ Черной по Симферополь-Севастопольскому шоссе, взамѣнъ 7-ми существующихъ мостовъ, общимъ отверстіемъ 20 саж., желѣзо-бетоннаго моста, отверстіемъ 20 саж., общей стоимостью по заявленной хозяйственной цѣнѣ въ 57.200 руб., которая въ смѣту 1916 года вносится полностью.

Существующіе мосты на р. Черной не удовлетворяютъ пропуску водъ и во время ливней и таянія снѣговъ, дамбы мѣстами затопляется высокими водами и проѣздъ по дамбѣ дѣлается не только опаснымъ, но и совершенно невозможнымъ. Кромѣ того образующійся громадный подъемъ воды вслѣдствіе случайнаго и неправильнаго расположенія мостовыхъ отверстій всякій разъ затопляетъ угодья и усадьбы мѣстныхъ владѣльцевъ, живущихъ вдоль Черной рѣчки и размываетъ полотно Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, идущее вдоль ея.

Къ составленію проекта постоянного моста приступлено въ 1913 г. Въ настоящее время проектъ перерабатывается согласно указаній Техническаго Совѣщанія при Управленіи Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ и будетъ оконченъ въ текущемъ году.

Инженеръ Н. Погорецкій.



## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916 годъ.

### ДОКЛАДЪ

Вр. Исп. об. Помощника Начальника Екатеринославскаго  
Отдѣленія по I-му участку, Инженера Данилевскаго.

---

1) Береговое укрѣпленіе у Верхнеднѣпровской заборы 90.000 руб.

У Верхнеднѣпровска на судовомъ фарватерѣ расположены три заборы:

Верхняя и Нижняя Верхнеднѣпровскія заборы и Литвиновская. Изъ этихъ заборъ больше всего мѣшаетъ судоходству Верхняя Верхнеднѣпровская, которую предположено расчистить въ этомъ году въ перемычкѣ. Какъ показала зондировка за гребнемъ берега сейчасъ же начинаются камни и при томъ очень высокіе, между тѣмъ берегъ въ этомъ мѣстѣ сильно подмываетъ, а потому чтобы не допустить дальнѣйшаго вырѣзанія заборъ, необходимо берегъ укрѣпить. Береговое укрѣпленіе предположено на протяженіи 450 пог. саж. стоимостью около 90.000 рублей. Работа распределяется на два года: на 1916 годъ—50.000 руб., на 1917 годъ—40.000 рублей.

2) Береговое укрѣпленіе у Пріютской заборы 105.000 руб.

У села Сошановки рѣка Днѣпръ вступаетъ въ область скалъ, самой опасной изъ которыхъ является Аульская забора, лежащая противъ селенія Ауль. Эта забора пересѣкаетъ почти всю рѣку, оставляя между своимъ концомъ и противоположнымъ берегомъ узкій проходъ около 80 саж. Фарватерное теченіе огибаетъ голову заборы и разливается по большой ширинѣ русла. Но фарватерное теченіе несетъ небольшую часть общаго расхода рѣки, главная же масса воды переливается непосредственно черезъ камни и сейчасъ же за заборой встрѣчаетъ расширеніе, вслѣдствіе чего теряетъ живую силу и потому откладываетъ въ большомъ количествѣ пески, образуя одни изъ самыхъ мелководныхъ перекатовъ.

Для улучшенія судоходства на Аульскихъ заборахъ предположено устроить цѣлую систему полузапрудъ за счетъ кредита въ 2.000 000 руб., ассигнованнаго закономъ 25 іюня



1912 года. Въ прошломъ году одна изъ полузапрудъ сдѣлана, вторая начата, но не закончена и несмотря на то, что это самыя короткія полузапруды и не могутъ въ значительной степени отклонить теченіе, тѣмъ не менѣе начало сильно рѣзать берегъ у Пріютской заборы. Въ этомъ году предполагается расчистка Пріютской заборы и дальнѣйшая постройка Аульскихъ полузапрудъ. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что послѣ выполнения этихъ работъ берегъ у Пріютской заборы будетъ настолько сильно подмывать, что его необходимо немедленно укрѣпить, тѣмъ болѣе, что изъ берега вырѣзывается новая забора и, если она выйдетъ на ходовую полосу, то надѣлаетъ много хлопотъ судоходству. Здѣсь предполагается береговое укрѣпленіе на протяженіе 525 пог. саж. стоимостью около 105.000 руб. Вся работа должна быть выполнена въ 1916 году.

3) Урегулированіе участка рѣки Днѣпра у села Тарамскаго (вносится только береговая обдѣлка) 120.000 руб.

Ниже Карнауховской заборы р. Днѣпръ большой отмелью раздѣляется на два рукава, по расходу воды почти равныхъ между собою. Лѣвый рукавъ представляетъ изъ себя прежній ходъ, по которому еще недавно направлялось почти все теченіе рѣки. Этотъ ходъ былъ въ высшей степени опасенъ для судоходства; онъ проходилъ по широкому руслу съ подвижными отмѣлями и упирался въ забору, такъ названную „Тарамскую щетку“, чрезъ которую существовалъ очень узкій и опасный проходъ. Часто отмели располагались такимъ образомъ, что попасть въ столь узкій проходъ было чрезвычайно затруднительно и потому суда очень часто терпѣли аваріи.

За послѣдніе годы рѣка Днѣпръ разработала себѣ между селеніями Карнауховкой и Тарамскимъ новый ходъ. Этотъ ходъ гораздо удобнѣе стараго, такъ какъ въ немъ заборъ немного и онъ допускаетъ свободный обходъ камней; кромѣ того существуетъ довольно широкой и удобный проходъ шириною около 45 саж. между главною Тарамскою заборою и береговыми камнями.

Этотъ новый рукавъ очень интенсивно размываетъ берегъ у села Тарамскаго; продукты размыва берега, складываясь внизъ по теченію, какъ въ самомъ рукавѣ, такъ и ниже Сухачевской заборы, образуютъ перекаты, поддержаніе достаточныхъ глубинъ на которыхъ можетъ потребовать непрерывныхъ землечерпательныхъ работъ. Кромѣ того, размывъ берега причиняетъ крестьянамъ—владѣльцамъ этой земли большіе убытки, лишая ихъ самой лучшей огородной земли. Но самая главная причина, требующая закрѣпленія берега, это вырѣзываніе изъ него новыхъ заборъ, и когда эти заборы выйдутъ постепенно на ходовую полосу, а слѣва образуются отмели, то судоходство опять возвратится къ опасностямъ стараго времени. Чтобы предупредить столь неблагоприятное положеніе вещей, было разрѣшено построить береговое укрѣпленіе у села Тарамскаго, на протяженіи 675,7 пог. саж. по



смѣтной стоимости въ 95.000 рублей, изъ нихъ на 1914 годъ отпущено 21.000 руб., на 1915 годъ испрашена сумма 30.000 рублей, слѣдовательно на 1916 годъ необходима сумма въ 95.000—(21.000+30.000)=44.000 рублей.

Устройство берегового укрѣпленія у с. Тарамскаго не обезпечиваетъ судового хода по новому удобному рукаву. Такъ какъ рѣка имѣетъ свойство всегда перемѣщаться, то можно опасаться, что она вновь возвратится въ старое русло, а потому необходимо принять мѣры, чтобы разъ навсегда закрыть ходъ по лѣвому рукаву; этого можно достигнуть съ помощью устройства на немъ двухъ запрудъ. Запруды предполагается устроить каменными на тюфякахъ.

Стоимость сооруженія двухъ запрудъ обойдется по предварительному подсчету около 120.000 рублей. Вся работа должна быть выполнена за годъ на 1916 годъ необходимо ассигновать всю сумму въ 120.000 рублей.

4) Береговое укрѣпленіе у села Сугаковки 200.000 руб.

У села Сугаковки, расположеннаго приблизительно въ пяти верстахъ отъ села Новые Кайдаки, рѣка весьма интенсивно размываетъ берегъ этого селенія, такъ что крестьяне—владѣльцы прибрежныхъ земель постоянно возбуждаютъ ходатайства объ укрѣпленіи берега и избавленіи ихъ такимъ образомъ отъ крупныхъ убытковъ.

Съ точки зрѣнія интересовъ города Екатеринослава размывъ берега у села Сугаковки тоже крайне нежелателенъ, такъ какъ рѣка, особенно въ весеннее половодье, стремится уйти въ лѣвую часть своей долины, въ обходъ существующимъ сооруженіямъ, то есть удалиться отъ города Екатеринослава.

Что-же касается меженнихъ водъ, то размывъ берега у Сугаковки уширяетъ и безъ того чрезмѣрно широкое (до 2½ верстъ) русло и даетъ еще болѣе просторъ образованію отмелей, которыя пока случайно расположились для судоходства весьма благопріятно, отгѣснивъ главное теченіе къ лѣвому берегу, но при дальнѣйшемъ размывѣ, если отмели не будутъ наростать одновременно съ расширеніемъ рѣки, конфигурація русла можетъ измѣниться менѣе благопріятно, получится растиканіе струй, при чемъ образуются низкія и широкія отмели и тогда слишкомъ широкому руслу грозитъ полное обмеленіе.

Принимая во вниманіе все вышеизложенное, необходимо укрѣпить берегъ у села Сугаковки, построивъ береговую обдѣлку и закрѣпивъ противоположную отмель посадками.

Длина берегового укрѣпленія опредѣляется въ 1000 пог. саж., стоимостью около 200.000 рублей. Работа распределяется на два года: на 1916—100.000 руб., на 1917—100.000 руб.

5) Улучшеніе Ново-Кайдакскаго переката 350.000 руб.

Противъ селенія Новые-Кайдаки находятся Ново-Кайдакскія заборы и перекаты, представляющіе изъ себя одни изъ



наиболѣе мелководныхъ и опасныхъ для судоходства мѣстъ на всемъ среднемъ Днѣпрѣ.

Причиной образованія здѣсь переката служить большая отмель, расположенная выше заборъ и раздѣляющая рѣку на два рукава.

При самомъ началѣ перемычныхъ работъ было обращено вниманіе на улучшеніе судоходства на этомъ перекатѣ. Для этой цѣли была произведена расчистка нижней части лѣваго песчаннаго рукава, но прорѣзи эти не были струенаправляющими сооруженіями и такъ какъ теченіе въ лѣвомъ рукавѣ значительно слабѣе, чѣмъ въ правомъ и не въ состояніи проносить наносовъ, вслѣдствіе чего почти по всему ходу образуются перекаты. Отложеніе песковъ обыкновенно происходитъ весною и то по спадѣ воды землечерпательными снарядами приходится дѣлать прорѣзи, которыя опять легко заносятся пескомъ; многолѣтній опытъ показалъ, что поддержаніе достаточной глубины на этихъ перекатахъ дноуглубительными снарядами является дѣломъ чрезвычайно труднымъ, тѣмъ болѣе, что рѣка за послѣдніе годы обнаружилла особенное стремленіе отклоняться въ правый рукавъ, гдѣ расположены сплошныя заборы, настолько мелководныя, что въ меженное время проходъ судовъ чрезъ нихъ становится очень опаснымъ, и несмотря на то, что судовой ходъ поддерживается въ настоящее время бурильными и землечерпательными снарядами, всегда возможенъ такой случай, что узкіе проходы между скалами будутъ быстро занесены и тогда судоходство возвратится къ печальному времени, когда доступъ къ г. Екатеринославу при низкихъ горизонтахъ былъ зачастую возможенъ только съ перегрузкой и пересадкой у Новыхъ-Кайдакъ.

Отъ неурегулированности р. Днѣпра у с. Новыхъ-Кайдакъ страдаютъ не только интересы судоходства, но и непосредственно интересы города Екатеринослава. У дамбы № 1 городомъ устроенъ приѣмникъ для водопровода, мѣсто было выбрано съ расчетомъ, что рѣка, проходя по лѣвому рукаву, будетъ прижиматься къ дамбѣ и поддерживать здѣсь большія глубины. Между тѣмъ главное теченіе направляется въ настоящее время къ правому берегу и затѣмъ, выходя изъ — за головы дамбы, отходитъ въ сторону, откладывая у самой дамбы пески, послѣдніе настолько закрываютъ приѣмники водопровода, что городу ежегодно грозитъ опасность остаться безъ воды.

Для выправленія этого участка нельзя ограничиваться однимъ запруженіемъ праваго рукава, такъ какъ стремленіе теченія въ него настолько велико, что необходимо отклонить его постепенно, да кромѣ того песчаная отмель не представляетъ сколько нибудь надежной опоры для запрудъ. По этому проэктирована система сооружений изъ струенаправляющей дамбы и трехъ полузапрудъ съ укрѣпленіемъ противоположнаго берега обдѣлкой.



Отмель будетъ служить только для опоры головныхъ частей этихъ полузапрудъ и должна быть закрѣплена посадкой. Дамба закрываетъ собою почти всю, расположенную теперь въ предѣлахъ хода, Тиссенскую забору.

Отдѣльный камень, который окажется за предѣлами дамбы, можетъ быть убранъ бурильными.

Чтобы предупредить отмывъ корня дамбы № 5, берегъ выше его, согласно общему правилу, закрѣпляется обдѣлкой и такъ какъ послѣдняя проходитъ по низкимъ и песчанымъ мѣстамъ, то предварительно площадь за ней должна быть укрѣплена посадками и поднята грунтомъ, полученнымъ при устройствѣ берегового укрѣпленія.

Чтобы достичь полной плавности перегибовъ рѣки, такъ какъ только тогда можно съ увѣренностью разсчитывать на то, что теченіе дѣйствительно отклоняется дамбой № 4-й въ лѣвый рукавъ, а не начнетъ искать себѣ выхода путемъ разрушенія встрѣчныхъ сооружений, необходимо выправительныя сооружения продлить выше дамбы, чтобы рѣка не дѣлала слишкомъ крутого поворота при переходѣ отъ лѣваго берега къ правому.

Для достиженія плавнаго перехода рѣки къ дамбѣ № 4 проэктирована постройка четырехъ полузапрудъ №№ 1, 2, 3 и 4.

Приблизительная стоимость сооружений для урегулированія всего участка у села Новыхъ-Кайдакъ около 350000 рублей. Работа распределяется на 3 года: на 1916 годъ — 150000 руб., на 1917—100000 руб., на 1918—100000 руб.

6) Устройство рѣчной гавани на р. Днѣпрѣ въ Амурскомъ затонѣ противъ города Екатеринослава 150000 рублей. Амурскій затонъ, расположенный у лѣваго берега р. Днѣпра противъ города Екатеринослава, обязанъ своимъ возникновеніемъ постройкой 1892—1897 г. г. системы Екатеринославскихъ гидротехническихъ сооружений, предназначенныхъ закрыть лѣвый протокъ Днѣпра и удержать рѣку у городского берега.

Вслѣдствіе быстрого развитія около тѣхъ же городовъ Амурскаго поселка и заводской дѣятельности въ Нижне-днѣпровскѣ, огражденный дамбами лѣвый берегъ былъ сейчасъ же использованъ въ качествѣ затона. Послѣ этого въ ближайшемъ времени входъ въ затонъ, такъ называемая «Течка» былъ укрѣпленъ фашинными тюфяками. Но на этомъ всѣ работы по устройству и улучшенію затона и окончились, если не считать небольшихъ періодическихъ подчистокъ въ немъ, производившихся землечерпательными караванами. Въ настоящемъ своемъ видѣ затонъ имѣетъ водную площадь около 160000 кв. саж. = 0,64 кв. вер. при длинѣ отъ фашиннаго траверса (который теперь засыпанъ камнемъ и сохранилъ лишь старое названіе) до моста = 935 пог. саж. и далѣе отъ моста до естественнаго выхода 625 пог. саж. и при ширинѣ при среднемъ горизонтѣ отъ 75 до 100 саж.



Конечно существенную и преимущественную роль въ развитіи Амурской гавани играетъ и долженъ играть въ будущемъ лѣвый берегъ, къ которому примыкають поселки и линія Екатеринославской жел. дор. (станція Нижнеднѣпровскъ Пристань).

Однако въ настоящемъ своемъ видѣ съ низкими песчаными берегами затонъ представляетъ картину, нѣсколько оживленную лишь у конца желѣзнодорожной вѣтви, гдѣ и сосредоточенъ весь грузообмѣнъ между сушей и водой; остальная береговая линія не можетъ быть использована, такъ какъ подходящихъ къ берегу колесныхъ дорогъ нѣтъ, а земское шоссе проходитъ отъ урѣза воды въ разстояніи почти цѣлой версты; этотъ верстовой промежутокъ по песку является непреодолимымъ для гужевого подвоза почему всѣ продукты Нижнеднѣпровскихъ заводовъ, предназначенные для отправления по дешевому водному пути, свозятся черезъ мостъ на Екатеринославскую пристань, уплачивая за это небольшое разстояніе 4—5 коп. съ пуда, т. е. столько, сколько обходится фрахтъ по Днѣпру отъ г. Екатеринослава до г. Кіева.

Дѣйствительно цѣннаго желѣза и издѣлій изъ Амурскаго затона отправляется совершенно ничтожное количество, а между тѣмъ изъ Екатеринославской пристани около 300—500 тысячъ пудовъ; хлѣбъ идетъ на югъ чрезъ Верхнеднѣпровскъ по желѣзной дорогѣ и можетъ попасть на воду лишь послѣ шлюзованія пороговъ. Каменный уголь въ обыкновенное время отвлеченъ исключительными желѣзнодорожными тарифами и грузится на суда лишь въ количествахъ необходимыхъ для ближайшаго мѣстнаго потребленія и для нуждъ пароходства. Въ связи же съ исключительными событіями военного времени, когда желѣзные дороги перегружены, вывоза угля изъ Амурскаго затона слѣдуетъ ожидать въ очень большомъ количествѣ.

Кромѣ того на долю рѣки приходится около 6-ти милліоновъ пудовъ лѣса и вывозъ на судахъ около 4 или 4½ милліоновъ пудовъ соли.

Для выясненія размѣра возможнаго увеличенія грузооборота Амурскаго затона, когда онъ станетъ доступнымъ для Нижнеднѣпровскихъ заводовъ, направляющихъ теперь свои продукты на Екатеринославскую пристань, былъ сдѣланъ опросъ этихъ заводовъ, который указалъ на возможное увеличеніе грузооборота на 730000 пудовъ на сумму около 1500000 руб.

Такимъ образомъ средній годовой грузооборотъ Нижнеднѣпровской пристани можно считать въ среднемъ около  $1500000 + 2560000 = 4060000$  руб.

Этотъ грузооборотъ рассчитанъ по нормальному времени, что же касается военного времени, то онъ несомнѣнно гораздо больше.

Эти краткія соображенія и подсчеты говорятъ о необходимости улучшить положеніе затона и образовать въ немъ благоустроенную погрузочную линію.



Помимо того нужно принять во вниманіе и службу Амурскаго затона, служащаго для зимовки судовъ, какъ мѣстныхъ, такъ и пришедшихъ сверху и ожидающихъ у Екатеринослава весны, что бы взять на себя по большей водѣ полныя грузы. Для зимовки судовъ Амурскій затонъ представляется вполне удовлетворительнымъ, такъ какъ ограждающія его дамбы имѣютъ отмѣтки верхнихъ площадокъ 1,69, и 1,40 надъ средне-низкимъ горизонтомъ, что вполне ограждаетъ затонъ отъ ледохода, самая высокая отмѣтка котораго равна 1,24 саж. надъ тѣмъ же горизонтомъ.

Основные заданія для составленія предполагаемаго проекта приняты нижеслѣдующія:

1) Высота береговой территоріи 2,25 саж. надъ средне-низкимъ горизонтомъ, каковая является вполне достаточной, такъ какъ изъ графика Екатеринославскаго водомѣрнаго поста видно, что въ такомъ случаѣ гавань будетъ лишь на 10—15 дней одинъ разъ въ 7—10 лѣтъ затоплена. Повышеніе этой отмѣтки, напримѣръ, на 0,25 саж. особой выгоды судоходству не принесетъ, а пониженіе не желательно, такъ какъ повлечетъ за собой увеличеніе времени дѣйствія почти вдвое.

2) Длина причальной линіи для судовъ въ 435 саж., опредѣляемая свободнымъ пространствомъ отъ желѣзнодорожной пристани до моста, можетъ быть признана достаточной, такъ какъ по свѣдѣніямъ Кіевскаго Округа Путей Сообщенія наибольшее число судовъ одновременно стоящихъ въ затонѣ около 60, которыя при средней длинѣ судна около 30 саж. легко размѣстятся на предполагаемой длинѣ въ четыре ряда. Такая установа въполнѣ возможна имѣя въ виду, что такой наплывъ судовъ бываетъ очень кратковремененъ.

3) Глубина затона принимается равной 1,00 саж., но землечерпательныя работы въ предѣлахъ проектируемой и существующей желѣзнодорожной набережной разсчитываются съ запасомъ на заносъ до глубины  $1\frac{1}{2}$  саж. отъ средне-низкаго горизонта, при ширинѣ разчистки въ 60 сажень.

Въ верхней части затона, гдѣ происходитъ разгрузка плотовъ, углубленіе предполагается лишь до 1,00 саж. и на ширину 30 саж.

4) Типъ береговой обдѣлки, имѣя въ виду существующую у насъ ручную погрузку, принимается въ видѣ пологого мощнаго откоса.

Берегъ планируется двойнымъ откосомъ съ двухъ-аршинной бермой по срединѣ высоты; для предохраненія грунта отъ сползанія въ воду ниже средне-низкаго горизонта забивается сплошной рядъ свай, длиною 1,33 с., покрываемый насадкой; шпунтовые ряды для настоящей цѣли излишни, такъ какъ и болѣе дешевыя изъ хорошо пристроганныхъ свай вполне отвѣчаютъ своему назначенію. Нижняя часть откоса до бермы укрѣпляется мостовой на мху, а выше до бровки—на щебнѣ. За бровкой образуется площадка, шириною въ 10 саж., изъ коихъ



6 саж. замащивается на песокъ, а остальные четыре покрываются растительной землей. Толщина мостовой 0,11 саж. =  $5\frac{1}{2}$  верш., а слоя щебня 0,08 с. Пески желательнo укрѣпить посадками.

Для отведенія воды устраиваются кюветы, въ набережной и насыпяхъ дорогъ — трубы, діам. 0,5 саж., а около дамбы моста — мощный лотокъ, который впоследствии можно будетъ перекрыть или мостикомъ или замѣнить трубой.

Набережная снабжается черезъ 15 саж. причальными тумбами и черезъ 50 саж. каменными лѣстницами и освѣщается керосино-калильными фонарями.

Ось ближайшаго желѣзнодорожнаго пути располагается въ разстояніи 2 саж. отъ бровки откоса и головка рельса укладывается въ уровнѣ мостовой. Близъ набережной устраивается контора гавани и домъ для судоходныхъ надзирателей. Существующая желѣзнодорожная пристань представляетъ низкую стѣнку, часть которой, длиною 36 пог. саж., бетонная, а остальная длиною 80 саж., — деревянная свайная. Эта послѣдняя пришла уже въ ветхость и должна быть замѣнена набережной по предполагаемому типу, но во избѣжаніе перерыва грузовыхъ операций, уже послѣ постройки и оборудованія вновь проектируемой ея части.

Описанный типъ набережной, будучи дешевъ, специально предназначенъ для производства ручной погрузки; но онъ можетъ быть безъ большихъ затратъ приспособленъ и для механической погрузки, для этого нужно лишь устроить по откосу небольшія эстакады, на которыхъ удобно размѣстятся и краны для разборки плотовъ, и транспортеры, и ленты для сыпучихъ грузовъ. Не вдаваясь въ описаніе различныхъ этихъ механическихъ приспособленій, можно сказать опредѣленно, что эксплуатация ихъ при самомъ низкомъ тарифѣ на погрузку (въ нѣсколько разъ меньше существующаго) при достаточномъ количествѣ грузовъ въ скоромъ времени покроетъ первоначальныя затраты.

Кромѣ укрѣпленія береговой полосы, какъ указывалось выше, необходимо устроить къ затону гужевую дорогу и развить желѣзнодорожныя пути по его длинѣ. Согласно выбранной набережной, желѣзнодорожныя пути должны быть подняты до отмѣтки 2,25 саж. и существующіе тупиковые пути продолжены по всей набережной и снабжены развѣздами.

Для скорѣйшаго подвоза къ пристанскимъ участкамъ, лежащимъ около моста, а также и на случай экстренной уборки вагоновъ, предполагается новое отвѣтвленіе, которое пересѣкается съ тупикомъ, идущимъ вдоль гавани, на поворотномъ кругѣ. Уклонъ пути при длинѣ его въ 400 саж. и крайнихъ отмѣткахъ 4,17 и 2,25 с. будетъ 
$$= \frac{4,17 - 2,25}{400} = 4,8 \text{ тысячныхъ.}$$

Подвѣздная гужевая дорога устраивается по типу, принятому въ Екатеринославскомъ земствѣ, отъ существующаго земскаго шоссе приблизительно параллельно вышеупомянутой



желѣзнодорожной вѣткѣ. Уклонъ дороги также оказывается очень легкимъ, именно  $\frac{2,69-2,25}{390} = 1,1$  тысячныхъ.

Кромѣ землечерпательныхъ, какъ и во всемъ районѣ Екатеринослава, въ Амурскомъ затонѣ придется обратиться и къ скалоуглубительнымъ работамъ для удаленія выступающей изъ лѣваго берега скалы. Глубина выемки скалы можетъ быть доведена до 1,0 саж.; при этомъ условіи подлежащій удаленію объемъ скалы достигаетъ 350 к. с., а удаленіе его въ перемычку обойдется около 25000 руб. За вычетомъ же стоимости камня, который пойдетъ на береговое укрѣпленіе, расходъ на перемычку опредѣлится около 20000 руб.

При вышеуказанномъ устройствѣ гавани и различныя грузовыя операціи могутъ размѣститься слѣдующимъ образомъ: въ районѣ гужевой дороги сосредоточится погрузка продуктовъ производства Нижнеднѣпровскихъ заводовъ; далѣе, идя противъ теченія, хлѣбные грузы, соль и уголь. Разборка плотовъ и погрузка лѣса зимой въ вагоны, пока не будетъ устроено специальныхъ механическихъ приспособленій, будетъ совершаться на пологомъ откосѣ берега въ самой верхней части гавани около траверса, а также у праваго берега затона, куда лѣсопильные заводы должны проложить по дамбѣ желѣзнодорожную вѣтку. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ значительно будетъ избѣгнута возможность засоренія затона отбросами лѣса и образованія загородей изъ плотовъ.

Для устройства Амурской гавани существуетъ весьма благоприятное обстоятельство, а именно: лѣвый берегъ затона до моста является собственностью Екатерининской жел. дор., такимъ образомъ вопросъ объ отчужденіи отпадаетъ и отводъ земли можетъ быть разрѣшенъ соответственными распоряженіями по Министерству Путей Сообщенія.

Всѣ работы, связанныя съ прокладкой надлежащихъ желѣзнодорожныхъ путей, предполагаются за счетъ Екатерининской желѣзной дороги, а проведеніе гужевой дороги—за счетъ Екатеринославскаго земства, которое должно пойти на помощь Нижнеднѣпровскимъ заводамъ, несущимъ значительныя земскіе налоги.

Работы по устройству и улучшенію собственно гавани по приблизительному подсчету выразятся въ суммѣ 150000 руб.

Закономъ 1904 года въ гаваняхъ, устроенныхъ за средства казны, обезпеченныхъ удобною и безопасною площадью и причальными линіями, предусматривается взиманіе сборовъ для погашенія затратъ на устройство и эксплуатацію гавани.

Съ достаточнымъ приближеніемъ эти сборы можно принять равными  $\frac{1}{3}\%$  отъ стоимости груза: такимъ образомъ для Амурской гавани при грузооборотѣ въ 4000000 руб. онъ составитъ ежегодно  $\frac{4000000}{300} = 13333$  руб., а съ платой за зимовку около 15000 руб.



Такимъ образомъ на затраченный для устройства гавани капиталъ въ 150000 р. можетъ получиться 10% т. е. вполне достаточно для эксплуатаціи и поддержанія затона въ исправности. Этимъ для государственнаго предірія, которое не преслѣдуетъ прямой прибыли, какъ это имѣетъ мѣсто на водныхъ путяхъ, а вознаграждается косвеннымъ способомъ, а именно развитіемъ производительныхъ силъ страны, и доказывається цѣлесообразность и жизненность его устройства. Работа распределяется на 2 года: на 1916 годъ—80000 р. на 1917 годъ—70000 руб.

Вр. Исп. об. Помощника Начальника  
Екатеринославскаго Отдѣленія по 1-му участку

Инженеръ **Данилевскій.**





## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916 годъ.

---

### ДОКЛАДЪ

Начальника работъ по улучшенію судоходныхъ условій р.  
Днѣпра между г.г. Градижскомъ и Екатеринославомъ о про-  
граммѣ этихъ работъ на 1916 годъ.

---

По работамъ Градижскъ-Екатеринославъ, подробно о ко-  
торыхъ говорилось на совѣщаніи въ г. Кременчугѣ въ 1913 году  
и на совѣщаніи въ Черкассахъ 1914 году, по настоящее время  
сдѣлано:

#### за 1913 годъ:

- 1) расчистка Поповой заборы у г. Кременчуга;
- 2) расчистка Андреевской заборы въ перемычкѣ № 1;
- 3) расчистка Андреевской заборы въ перемычкѣ № 2;
- 4) расчистка Нижне-Романьковской заборы въ пере-  
мычкѣ № 1.

Въ этихъ перемычкахъ сдѣлано общей площади расчистки  
20232,45 кв. саж. и вынуто каменистаго грунта 5974,45 куб. саж.  
въ плотномъ тѣлѣ. Чистаго камня получено 4256,16 куб. саж.

#### за 1914 годъ:

Кредита было отпущено менѣе, нежели испрашивалось и,  
кромѣ того, въ виду войны съ этого кредита снято еще сто  
тысячъ рублей, такъ что къ расходованію осталось 430 тысячъ  
рублей.

Работы 1914 года были назначены на слѣдующихъ мѣстахъ:

- 1) расчистка Потайной заборы въ г. Кременчугѣ;
- 2) тоже Андреевской въ перемычкѣ № 3;
- 3) тоже Кривой заборы;
- 4) тоже Паньковской заборы;
- 5) тоже Пріютской заборы.



Когда кредитъ сократили на сто тысячъ рублей, то были приостановлены работы на Пріютской перемычкѣ, гдѣ были къ этому времени лишь построены жилья и другія помѣщенія, струеотводный щитъ и заготовлены козлы. Часть жилыхъ помѣщений и часть лѣса впослѣдствіи были перевезены на Кривую перемычку.

Работы 1914 года, несмотря на осложненія, вызванныя войной, мобилизаціями, отсутствіемъ рабочихъ рукъ, затруднительностью въ полученіи взрывчатыхъ веществъ и т. д., закончились благополучно. Большія затрудненія при окончаніи Кривой и Паньковской перемычекъ произвелъ ранній осенній ледоходъ на Днѣпрѣ и плохой ледоставъ зимы 1914—15 годовъ.

Результатъ работъ 1914 года таковъ:

въ четырехъ перемычкахъ (Потайной, Андреевской № 3, Кривой и Паньковской) расчищена площадь 20232 кв. саж., вынута каменистаго грунта въ плотномъ тѣлѣ 10034 куб. саж. и получено чистаго камня 4256 куб. саж.

Кромѣ работъ въ перемычкахъ, въ 1914 году было уже приступлено къ производству работъ выправительныхъ изъ казеннаго камня. Работы эти велись въ двухъ мѣстахъ: въ Шаломѣ—по новому варианту и въ Аулахъ—по старому проекту 1910 года. Въ Шаломѣ сдѣлано изъ камня съ Кременчугскихъ перемычекъ двѣ верхнихъ полузапруды и привезена часть камня къ третьей. Здѣсь же на бечевникѣ заготовлена и еще часть камня для Шаломайскихъ работъ.

Въ Аулахъ, куда камень перевезенъ частью съ Романьковки отъ работъ 1913 года и частью непосредственно съ работы въ Паньковской перемычкѣ, сдѣланы двѣ первыхъ полузапруды сверху и начата третья, при чемъ пойма по продолженію 2-й полузапруды перекрыта дамбой изъ чуры.

Перевозка камня изъ Романьковки выполнена черезъ подрядчика, а вся остальная чисто хозяйственнымъ способомъ специально приобретенными для работъ Градижскъ-Екатеринославъ катерами „Рюрикъ“ и „Уралъ“ и двумя моторными лодками.

Общая сумма расхода на работы по 1 апрѣля 1915 г. изъ кредита 1914 года выразилась приблизительно въ 365,000 руб.

Теперь остаются къ выполненію по основному проекту слѣдующія работы:

1) выправительныя сооруженія на Шаломѣ:

1 вариантъ—2 перемычки и сооруженія;

2) работы на Чикаловкѣ:

II вариантъ — только выправительныя сооруженія;



## 3) работы на Келебердѣ:

I вариантъ — перемычка и сооруженія,

II вариантъ — только сооруженія;

## 4) выправительныя сооруженія у Деріевки:

I вариантъ — перемычка на заборѣ Цесаревича и сооруженія,

II — только сооруженія;

## 5) перемычка у Орлика;

## 6) двѣ перемычки у Верхнеднѣпровска;

## 7) сооруженія въ Аулахъ;

## 8) перемычка на Пріютской заборѣ;

## 9) Романьково:

I вариантъ — 4 перемычки,

II вариантъ — выправительныя сооруженія;

## 10) сооруженія въ Тритузной;

## 11) Сухачевка: сооруженія и 1 перемычка.

Изъ перечисленныхъ работъ въ настоящемъ 1915 году предполагается сдѣлать пять перемычекъ (соединивъ у Верхнеднѣпровска двѣ въ одну) — именно:

1) перемычку у Орлика — стоимость согласно отчисленія Строительной Комиссіи .....

35000 руб.

2) перемычку у Верхнеднѣпровска .....

120000 руб.

3) перемычку Пріютскую .....

50000 руб.

4) перемычку Сухачевскую .....

60000 руб.

Всего стоимость работъ въ перемычкахъ, 265000 руб.,

добавляя сюда содержаніе администраціи

и контроля .....

20000 руб.

И м ѣ е м ѣ ..... 285000 руб.

Кромѣ того имѣется еще остатокъ отъ работъ 1914 г. (къ началу 1915 года) 75000 рублей, изъ коихъ уже распределено (на содержаніе личнаго состава, ремонтъ судовъ, охрану



зимой, ремонтъ инвентаря и проч., а также частичную заготовку камня) около 40000 рублей.

Кромѣ постройки перемычекъ, будетъ выполняться перевозка камня (заготовки 1913 года въ перемычкахъ: Романьковской и Кременчугской и заготовки 1914 года въ перемычкахъ: Паньковской, Кривой и Кременчугской) для сооружений въ Шаломѣ и въ Аулахъ. Перевозка будетъ выполняться чисто хозяйственнымъ способомъ помощью казенныхъ лайбъ и катеровъ.

Въ 1915 году заарендованъ на три года для хозяйственной разработки камня карьеръ въ Кяменно-Потоцкомъ, противъ Редуть, для сооружений на Келебердѣ и на Чикаловкѣ и, вся оставшаяся отъ отчисления (на перемычки, ремонтъ судовъ и т. д.). сумма будетъ израсходована такимъ образомъ на перевозку и заготовку камня.

Работы Градижскъ—Екатеринославъ предполагалось выполнить въ четыре года и сообразно съ этимъ предполагался такой порядокъ испрошенія суммъ:

1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.
350000 р.	700000 р.	650000 р.	300000 р.
Въ дѣйствительности же дано:			
1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.
350000			
+ 65000	435000 р.	300000 р.	Остается
<u>415000 р</u>	<u>435000 р.</u>		
1.150.000			850000

Такимъ образомъ остается нераспредѣленной сумма 850.000 руб. Если бы эту сумму оказалось возможнымъ получить полностью (что едва ли возможно въ виду военного времени), то, конечно, и работы надо бы распредѣлить такъ, чтобы всѣ ихъ закончить за время 1916 г., оставивъ на 1917 годъ лишь додѣлки.

Въ такомъ случаѣ пришлось бы къ осени 1915 года уже заготовить всюду фашинный матеріалъ и за зиму уложить тюфяки, а по спаду воды возвести каменные части сооружений.

Нерѣшенными остаются до сихъ поръ вопросы относительно направленія трассы на Деріевкѣ и на Чикаловкѣ.

Оба эти вопроса неразрывно другъ съ другомъ связаны, такъ какъ удорожаніе работъ на Чикаловкѣ на 100.000 р. сглаживается удешевленіемъ таковыхъ же на 100.000 р. на Деріевкѣ. Вопросы эти должны быть еще рассмотрѣны Строительной Комиссіей въ зависимости отъ наблюдений за русломъ и



отъ опытовъ разработки, остающихся внѣ перемычекъ, скалистыхъ выступовъ на Чикаловской заборѣ помощью бурильницъ.

Въ случаѣ, если кредитъ на 1916 годъ полностью данъ не будетъ, остающіяся работы придется разбить на два года, назначивъ на 1916 годъ—500.000 рублей и на 1917 годъ—350.000 рублей, при чемъ схема работъ, въ зависимости отъ двухъ вариантовъ Деревки и Чикаловки, предполагается такою:

Наименованіе работъ.	Полная стоимость оставшейся части работъ.	На 1916 г.	На 1917 г.
Полузапруды 3-я въ Шаломѣ.	25.000	25.000	—
Чикаловка *) 1-й вариантъ . . . .	180.000	140.000	40.000
2-й » . . . .	270.000	100.000	200.000
Келеберда 2-й » . . . .	69.000	69.000	—
Деревка *) 1-й » . . . .	250.000	80.000	170.000
2-й » . . . .	100.000	100.000	—
Аулы *) . . . . .	90.000	65.000	25.000
Романьково . . . . .	167.000	80.000	87.000
Тритузная . . . . .	69.000	—	69.000
Сухачевка . . . . .	100.000	100.000	—
По 1-му варианту . . . . .	950.000	559.000	391.000
По 2-му варианту . . . . .	890.000	539.000	351.000

Изъ общаго итога, по 1-му варианту  $950+20=970$  тысячъ рублей (администрація и контроль) и по 2-му варианту  $890+20=910$  тысячъ рублей, видно, что общій итогъ стоимости, оставшейся къ производству части работъ, превышаетъ имѣющійся кредитъ на 20.000 руб. по 1-му варианту, или на 60.000 руб. по второму варианту, что объясняется, какъ уже подро-

\*) Общія суммы стоимости выправительныхъ сооружений сокращены по приближительному учету въ зависимости отъ хозяйственной заготовки и перевозки камня.



но указывалось и ранѣе, съ одной стороны увеличеніемъ количества скалистаго грунта и площадей перемычекъ, какъ это видно изъ таблицы:

Перемычки.		Попова.	Потайная.	Три Андреевскихъ.	Кривая.	Паньковка.	Романьково.	Сумма.	Увеличеніе въ %.
Названіе работъ.									
Площади.	1910 г.	3086	3293	4727	2768	5605	3055	22584	
	1913—14 г.г.	4160	3600	11500	5184	5752	4048	34244	52%
Скалистаго грунта въ плотномъ тѣлѣ.	1910 г.	815	1286	3203	707	769	441	7221	
	1913—14 г.г.	784,04	974	4186,02	1255	1849,6	976	10024,66	39%
Получено камня и щебня.	1910 г.	0.75	отъ	кубатуры въ	плотн.	тѣлѣ	5415,75		
	1913—14 г.г.	1100	1579	2545	1100	685	576	7585	40%

и съ другой—весьма большимъ вздорожаніемъ, какъ рабочей силы, такъ и всѣхъ матеріаловъ, а особенно лѣса.

Въ случаѣ, если доассигнованія на работы не послѣдуетъ, то возможно выбросить ту часть работъ, которая вноситъ измѣненіе въ общую работу сооружений, предположенныхъ на перекатахъ Чикаловкѣ и Романьковкѣ, именно: закрытіе боковыхъ протоковъ, и сдѣлать эти сооружения за счетъ текущихъ ассигнованій по Округу, какъ въ аналогичномъ случаѣ было рѣшено Строительной Комиссіей по отношенію къ Шаломая. Остальное можно рассчитывать покрыть экономіей отъ работъ, если не послѣдуетъ дальнѣйшаго роста цѣнъ на матеріалы и рабочихъ.

Начальникъ работъ Градижскъ-Екатеринославъ,

Инженеръ Терпуговъ.



## БРЯНСКАГО

Рельсопрокатнаго

Желѣзодѣлательнаго и механическаго завода

КОНТОРА

Александровскаго Южно-Россійскаго

ЗАВОДА

въ Екатеринославѣ.

№ 15353.

Екатеринославъ, Мая 12 дня 1915 г.

Въ Екатеринославскій Биржевой

Комитетъ.

Согласно предложенія г. Предсѣдателя Комитета, мы имѣемъ честь представить Биржевому Комитету настоящую записку по вопросамъ, подлежащимъ обсужденію въ совѣщаніи, имѣющемъ быть 13 мая подъ предсѣдательствомъ г. Начальника Кіевскаго Округа Путей Сообщенія.

Александровскій Южно-Россійскій Заводъ Брянскаго Общества пользуется р. Днѣпромъ для водоснабженія и для отправки грузовъ на судахъ. Заводъ владѣетъ на правомъ берегу рѣки участкомъ земли въ 2 десятины, на которомъ расположена насосная станція и цементный заводъ; здѣсь же производится погрузка товара на суда. Этотъ участокъ берега находится между двумя полузапрудами; послѣ того, какъ онѣ были сооружены, русло Днѣпра отошло отъ праваго берега и все пространство въ предѣлахъ полузапрудъ (саженей 250—350 въ ширину) систематически превращается наносами рѣки въ отмель, вслѣдствіе чего съ каждымъ годомъ Александровскій Заводъ все сильнѣе и сильнѣе ощущаетъ затрудненія въ тѣхъ областяхъ своего хозяйства, которыя связаны съ Днѣпромъ и указаны выше. Насколько значительны интересы завода и связанныхъ съ нимъ предпріятій и лицъ, заключающіеся въ этой отрасли заводскаго хозяйства, видно изъ нижеслѣдующаго:

## 1) Водоснабженіе завода.

Такой металлургическій заводъ, какъ Александровскій, при полной производительности нуждается въ громадномъ количествѣ воды — около 10.000,000 ведеръ въ сутки (разъ въ 10 больше, чѣмъ потребленіе всего города Екатеринослава), отсюда легко понять, что всякое сооруженіе, предназначенное для радикальнаго



устраненія затрудненій, которыя созданы работами по регулированію Днѣпра, связано съ очень крупными затратами.

## 2) Грузооборотъ завода по Днѣпру.

Въ ряду предпріятій, отправляющихъ грузы изъ Екатеринослава по Днѣпру, Александровскій заводъ занимаетъ, вѣроятно, одно изъ первыхъ мѣстъ. Такъ, за послѣдніе годы заводъ погрузилъ слѣдующее количество товаровъ (въ пудахъ)

Годъ.	На заводской водокачкѣ.	На берегу около села Новые Кайдаки.	На Городской пристані.	ИТОГО.
1906	319,000 пуд.	7,500 пуд.	24,800 пуд.	351,300 пудовъ
1907	292,000 „	„	7,250 „	299,250 „
1908	352,000 „	„	2,000 „	354,000 „
1909	550,000 „	104,000 пуд.	46,600 „	701,600 „
1910	396,000 „	278,000 „	67,700 „	741,700 „
1911	231,400 „	357,800 „	82,000 „	671,200 „
1912	484,000 „	276,700 „	66,750 „	827,450 „
1913	764,950 „	9,000 „	73,000 „	846,950 „
1914	198,000 „	465,550 „	35,600 „	699,150 „

Изъ-за мелководья лѣтомъ и осенью приходится отправлять грузы по желѣзной дорогѣ, либо по Кайдакской вѣткѣ за шпалопропиточный заводъ, либо на городскую пристань, въ то время, какъ доставка къ заводской водокачкѣ совершается по заводскимъ путямъ и въ заводскихъ вагонахъ. Это обстоятельство удорожаетъ погрузку на суда (не менѣе какъ на 1 коп. съ пуда) и вызываетъ излишнія требованія на казенный подвижной составъ, что особенно нежелательно въ настоящее время. Вообще, значительныя затрудненія въ погрузкѣ, вызываемыя мелководьемъ у праваго берега, несомнѣнно уменьшаютъ грузооборотъ завода по Днѣпру.

Въ настоящее время Брянское Общество соорудило на берегу Днѣпра цементный заводъ; было бы убыточно и для Брянскаго Общества и для всего Днѣпровскаго района, еслибы все усиливающееся мелководье не позволило развить операціи по отправкѣ цемента на судахъ. Резюмируя все вышеизложенное, слѣдуетъ указать, что Александровскій Заводъ терпитъ большіе убытки и неудобства вслѣдствіе гидротехническихъ сооружений, отодвинувшихъ русло Днѣпра отъ праваго берега и вызвавшихъ обмеленіе прибрежной полосы. Между тѣмъ въ настоящее время Александровскій заводъ выполняетъ работы государственнаго значенія, обслуживая нужды арміи, флота и Министерства Путей Сообщенія. Далѣе, теперь именно развитіе рѣчного транспорта приобрѣло гро-



мадное значеніе, какъ способъ разгрузить нѣсколько желѣзныя дороги.

Все это позволяетъ Брянскому Обществу надѣяться, что Кіевскій Округъ Путей Сообщенія при своихъ дальнѣйшихъ работахъ не оставитъ безъ вниманія интересы Александровскаго завода и окажетъ содѣйствіе своимъ опытомъ и своими техническими средствами при устраненіи затрудненій, явившихся слѣдствіемъ работъ по регулированію теченія Днѣпра.

Подписаль: Директоръ завода **Н. Гогоцкій.**

Вѣрно: Начальникъ Отдѣленія Инженеръ **Терпуговъ.**







## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916 годъ.

### ДОКЛАДЪ

**Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія инженера Терпугова о необходимости постройки въ г. Екатеринославѣ казеннаго дома для канцелярій Отдѣленія и перваго технического участка.**

За все время существованія Екатеринославскаго Отдѣленія канцеляріи Отдѣленія и перваго технического участка, сперва вмѣстѣ, а потомъ порознь, помѣщались въ наемныхъ квартирахъ.

Не приходится говорить о томъ, что каждый испытываетъ на себѣ чрезвычайный ростъ квартирной платы за послѣдніе годы. Стоимость платы за помѣщенія росла въ такой степени:

1906 г.—600 руб., 1907 г.—600 руб., 1908 г.—820 руб.,

1909 г.—920 руб., 1910 г.—920 руб., 1911 г.—920 руб.,

1912 г.—1100 руб., 1913 г.—1200 руб., и въ 1914-15 г.г. за помѣщеніе канцеляріи Отдѣленія 1200 руб. (съ отопленіемъ) и канцелярія 1-го участка—900 руб. (безъ отопленія), всего 2100 руб., не считая отопленія кухонь, освѣщенія, содержанія въ чистотѣ и т. д.

Въ настоящій моментъ квартирохозяева склонны вновь въ значительной степени поднять плату (напримѣръ, за помѣщеніе канцеляріи Отдѣленія на 300 руб. въ годъ) и придется или увеличивать эту плату, или выбратъ въ худшее помѣщеніе и терять при этомъ, кромѣ качества квартиры, еще и на перевозку и, на связанное съ каждымъ перемѣщеніемъ, поврежденіе имущества.

Повышеніе расходовъ на квартиры объясняется, кромѣ дороговизны послѣднихъ, также и увеличеніемъ самой работы въ связи съ развитіемъ дѣятельности Отдѣленія: за послѣднее время прибавился, напримѣръ, въ Отдѣленіи штатъ по изслѣдованію малыхъ рѣкъ, которому нужна чертежная, долженъ прибавиться штатъ по изысканіямъ при землечерпаніи. Въ данное время еще при наличности работъ Градижскъ-Екатеринославъ Производителя работъ канцелярій въ помѣщеніи Отдѣ-



ленія не держатъ, а работаютъ у себя дома, между тѣмъ, при переходѣ новыхъ выправленныхъ участковъ въ эксплуатацію, вмѣсто бывшихъ ранѣе 4-хъ участковъ съ сооружениями въ Кременчугѣ, Деріевкѣ, Редутахъ и Екатеринославѣ, будетъ восемь, съ сооружениями въ Чикаловкѣ, Келебердѣ, Сухачевкѣ, Тритузной и Романьковѣ, приче́мъ штатъ ге́хниковъ и чертежниковъ, а равно и другихъ служащихъ, если и не удвоится, то все же возрастетъ. Увеличится также и штатъ служащихъ изысканій въ связи съ землечерпаніемъ, такъ какъ теперь въ виду отсутствія кредитовъ приходится изысканія при черпаніи вести техника́ми перваго участка, оторванны́ми отъ своего прямого назначенія. Надо ожидать, что, конечно, и квартирная плата при общемъ ростѣ дороговизны жизни будетъ также повышаться.

Если еще обратиться къ будущему, когда пройдетъ преобразование Округовъ и если оно пройдетъ въ той формѣ, какъ теперь намѣчено, какъ о томъ можно судить по нижеслѣдующему заявленію Представителя М. П. С. на 4-мъ общемъ сѣздѣ судовладѣльцевъ 27—30 января 1914 года (труды сѣзда стр. 17):

„Начальнику Отдѣла предполагается дать и Инспектора, и инженера, и достаточный штатъ, такъ что въ проектируемое Управленіе ему придется обращаться только за общими и принципиальными указаніями, на мѣстѣ же онъ будетъ полнымъ хозяиномъ дѣла. Такимъ образомъ г. Ку́клинь полагаетъ, что эти Отдѣлы и представятъ собою въ сущности тѣ маленькіе Округа, о которыхъ говорилось въ докладѣ. Проектированныя Управленія явятся только распредѣлителями кредитовъ, ассигнованныхъ законодательными учрежденіями, а на мѣстахъ—распредѣлителями суммъ; учрежденіями, контролирующими ихъ расходованіе, будутъ тѣ же Отдѣлы.“

Если же это такъ, то существующія теперь въ видѣ временнаго положенія независимыя части Округа П. С. въ г. Екатеринославѣ, вновь сольются въ одно цѣлое, какъ это было до 1913 года.

Части эти таковы:

1. Служба техническая—квартиры для учрежденій которой арендуются.

II Служба Инспекторская:

а) Канцелярія Инспектора Судоходства помѣщается лѣтомъ на пристани, а зимой, если эту пристань перевести въ затонъ, должна также искать помѣщеніе;

б) Канцелярія Начальника Судоходной дистанціи помѣщается въ барацѣ на берегу на чужой землѣ, такъ что въ будущемъ явится вопросъ или о покупкѣ этой земли или объ отчужденіи. Зимой въ прежнее время канцелярія помѣщалась на частной квартирѣ.



## III. Служба механическая:

а) мастерская—канцелярія частью на квартирѣ у завѣдывающаго, частью на островѣ при мастерской;

б) караваны—канцелярія частью на квартирѣ у завѣдывающаго и большей частью на брандвахтахъ.

IV. Врачебный отдѣлъ—амбулаторія и лабораторія въ томъ же помѣщеніи на берегу, гдѣ и канцелярія судоходной дистанціи.

Если все вновь будетъ спаяно въ одно цѣлое, то для каждаго дѣлопроизводства понадобится, конечно, и помѣщеніе.

Для архива, помѣщенія для котораго теперь вовсе нѣтъ и дѣла хранятся, гдѣ придется, причемъ большая часть старыхъ дѣлъ находится въ Лоцманской Каменкѣ, тоже понадобится помѣщеніе.

Если придется въ будущемъ нанимать квартиры, то, во-первыхъ, эти квартиры будутъ не приспособлены для своего назначенія, такъ какъ будутъ выкраиваться изъ обычнаго типа квартиръ обывательскихъ, а, во-вторыхъ, будутъ стоить весьма дорого.

Есть и еще пунктъ, о которомъ надо упомянуть. На стр. 56 и 57 записки о шлюзованіи Днѣпровскихъ пороговъ, представленной на законодательное разсмотрѣніе, статья 6-я гласитъ:

Данъ для Начальника участка въ г. Екатеринославѣ съ отчужденіемъ земли ...

52,000 р.

Площадь кирпичнаго зданія для квартиры Начальника участка, канцеляріи и помѣщенія для приѣзжающихъ по дѣламъ службы низшихъ служащихъ 90 кв. саж. цѣна 1 кв. саж. зданія со службами принята въ 300 руб. Стоимость участка земли съ присоединеніемъ канализаціи и водопроводу 25,000 рублей.

Записка эта, какъ извѣстно, одобрена Инженернымъ Советомъ, Советомъ Министровъ и Государственной Думой. Въ примѣчаніи затронутъ очень существенный вопросъ о помѣщеніи для приѣзжающихъ служащихъ; таковыя помѣщенія имѣются вездѣ на желѣзныхъ дорогахъ, вездѣ на частныхъ заводахъ и совершенно отсутствуютъ въ Округѣ, кромѣ Александровскаго казеннаго дома, а между тѣмъ, при сравнительно маломъ содержаніи служащихъ, и возможности не всегда принять



расходъ по поѣздкѣ на счетъ казны, плата за помѣщеніе ложится весьма большимъ бременемъ на бюджетъ техникувъ и т. п.

Если теперь оставить будущее, принявъ его во вниманіе лишь въ опредѣленіи площади земли, необходимой къ приобрѣтенію, и въ проектированіи зданія такъ, чтобы представлялась возможность его дальнѣйшаго развитія, и обратиться къ настоящему, то получимъ стоимость квартирной платы только за помѣщенія канцелярій Отдѣленія и 1-го технического участка въ 1915—16 г. г. — 2.500 рублей (расчитывая на повышение платы за канцелярію Отдѣленія и наемъ новой квартиры для канцеляріи первого технического участка, въ виду недостатка свѣта въ старой).

Стоимость постройки каменнаго двухъ этажнаго, дома площадью пола  $6 \times 8 = 48$  кв. саж., высотой по  $5\frac{1}{2}$  арш., или куб. саж.  $\sim 200$ , считая по 125 р. за куб. саж. .... 25.000 руб.

Приобрѣтеніе участка земли около 600 кв. саж. .... 15.000 руб.

Всего ..... 40.000 руб.

Отчисленіе денегъ на 1916 годъ необходимо полное, такъ какъ за одинъ строительный періодъ возможно выполнить почти всю работу по постройкѣ дома, оставивъ на слѣдующій годъ лишь штукатурку.

Проектъ зданія будетъ составляться мѣстными силами безъ особаго расходованія, а надзоръ за работами покроется общей стоимостью постройки.

Инженеръ Терпуговъ.



## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

къ совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916-й годъ.

### ДОКЛАДЪ

**Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія Инженера Терпугова объ отчисленіи средствъ на болѣе подробное изслѣдованіе р. Самары и составленіе проекта ея канализированія.**

Еще въ первомъ совѣщаніи Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, бывшаго въ іюнѣ 1911 года въ Кіевѣ подъ предсѣдательствомъ Л. В. Юргевича,—представителемъ Екатеринославскаго Биржевого Комитета В. Г. Бронтманомъ поднимался вопросъ о соединеніи Сѣвернаго Донца съ Самарой и о присоединеніи такимъ образомъ Донецкаго бассейна съ Днѣпромъ воднымъ путемъ р.—Самарой.

Инженеръ Юргевичъ тогда сказалъ слѣдующее: „Вопросъ о соединеніи Днѣпра съ Дономъ—старый; на картѣ этотъ путь нанесенъ. Ввиду значительныхъ техническихъ затрудненій въ проведеніи этого пути и вслѣдствіе этого громадной его стоимости—соединеніе сказанныхъ рѣкъ вопросъ очень далекаго будущаго“. Собраніемъ тогда было принято пожеланіе, чтобы затронутые докладчикомъ вопросы были разработаны и изучены по возможности въ скоромъ времени (стр. 129 Трудовъ Совѣщанія).

Предполагалось, что въ связи съ проектомъ устройства сѣти Россійскихъ водныхъ путей Комиссія профессора Тимонова изысканія по р. Самарѣ будутъ произведены особой партіей, командированной У. В. П. и Ш. Д.,—но до настоящаго времени этого не сдѣлано.

Когда въ 1912 году, я былъ назначенъ Инспекторомъ Судоходства и о. Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія и когда у меня были сосредоточены всѣ данныя относительно судоходства о грузооборотахъ,—сразу же мною былъ поднятъ на сѣздѣ въ Кіевѣ въ 1912 году вопросъ относительно изученія притоковъ р. Днѣпра, въ томъ числѣ и р. Самары. Это предложеніе на совѣщаніи въ Кіевѣ въ 1912 г. особой Комиссіей по разсмотрѣнію предположеній покатери-



нославскому Отдѣленію было найдено вполне цѣлесообразнымъ и постановлено было внести на обсужденіе Общаго совѣщанія вопросъ объ испрошеніи кредита въ 10000 рублей на производство означенныхъ изслѣдованій притоковъ Днѣпра въ предѣлахъ Екатеринославскаго Отдѣленія въ будущемъ 1913 году. Постановленія Комиссіи приняты Общимъ собраніемъ безъ возраженій (стр. 26 Трудовъ).

Такимъ образомъ было положено начало къ послѣдовательному изученію малыхъ рѣкъ района Екатеринославскаго Отдѣленія Кіевскаго Округа путей сообщенія.

На 1913 и 1914 годы были даны суммы по 5000 руб. на организацію изыскательной партіи и этой партіей сдѣланы обслѣдованія р.р.: Бузулука, Тясьмина отъ Чигирина до Днѣпра и р. Самоткани.

Изслѣдованіями былъ пройденъ перевалъ отъ р. Бузулука къ Самоткани съ цѣлью выясненія вопроса о возможномъ соединеніи этихъ рѣкъ и обходѣ такимъ образомъ Днѣпровскихъ пороговъ. Такой обходъ, хотя и возможенъ, но, ввиду колоссальной выемки (около 40 саж. высотой, что даетъ, при  $1\frac{1}{2}$  откосахъ и 30 саж. ширинѣ канала, около 1,8 милліоновъ куб. саж. грунта выемки на версту), невыгоденъ; что же касается канализированія р. Бузулука и Тясьмина, какъ путей подъѣздныхъ, то таковое представляется вполне возможнымъ.

Въ 1914 году кредитъ былъ отпущенъ въ томъ же размѣрѣ и за этотъ годъ, кромѣ окончанія изслѣдованій перевала и р. Самоткани, были начаты изслѣдованія по р. Псіолѣ. Изысканія были прерваны военными дѣйствіями, такъ какъ изъ трехъ техниковъ партіи двое были призваны на дѣйствительную службу, причемъ за однимъ изъ нихъ (старшимъ) содержаніе сохранялось. Кредитъ къ моменту перерыва въ работахъ былъ почти уже израсходованъ и остальную часть времени пришлось употребить на обработку добытыхъ матеріаловъ.

Что касается Самары, то здѣсь къ подробнымъ изысканіямъ еще не приступлено, но онѣ намѣчены теперь въ ближайшее время.

Часть необходимаго для дополненія прежнихъ изслѣдованій—отъ Новомосковска до р. Днѣпра сдѣлана партіей въ 1914 г., причемъ этими же изысканіями воспользовалась и партія по изслѣдованію Днѣпровскихъ пороговъ.

Въ настоящемъ 1915 году дано снова на изыскательную партію 5000 руб., причемъ въ первую очередь работъ положено окончаніе изысканій по р. Псіолу, а затѣмъ и изслѣдованіе рѣки Самары.

Настоящее бѣдственное положеніе населенія изъ-за недостатка топлива, колоссальное вздорожаніе у насъ здѣсь, въ угольномъ районѣ, угля когда передъ нашимъ Екатеринославомъ стоитъ грозный призракъ закрытія изъ-за недостатка угля водопровода и трамвая, когда доставка по желѣзнымъ



дорогамъ стала крайне затруднительна, — вполне яснымъ встаетъ опять вопросъ о скорѣйшемъ устройствѣ водного пути отъ Донецкаго бассейна къ Днѣпру.

Какъ видно изъ вышеупомянутаго сообщенія г. Бронта изъ Донецкаго бассейна надо ожидать кромѣ угля еще и соль, качество которой считается очень высокимъ.

Если ограничиться даже только этими двумя видами грузовъ и взять цифру по даннымъ профессора Руссова (материалы для статистико-экономическаго обслѣдованія Черноморско-Балтійскаго воднаго пути таблица VIII б.), — то мы видимъ, что на станцію Нижнеднѣпровскъ прибываетъ по даннымъ 1909 г.

каменнаго угля ..... 5,365,2 тыс. пудовъ,

соли ..... 3,587,3 тыс. пудовъ.

Теперь цифры эти, конечно, возрасли уже и въ значительной степени возрастутъ при дальнѣйшемъ улучшеніи воднаго пути по Днѣпру. Стоимость перевозки по желѣзной дорогѣ опредѣляется 5—7 коп., стоимость же перевозки водой, считая разстояніе около 300 верстъ по даннымъ записки М-ва П. С., внесенной на законодательное разсмотрѣніе о шлюзованіи Днѣпровскихъ пороговъ, будетъ 1,58 коп. (стр. 49). Такимъ образомъ, стоимость перевозки уменьшится на 3—5 коп. съ пуда или ежегодная экономія промышленности, считая даже только движеніе въ одинъ конецъ 9.000.000 пудовъ, выразится въ суммѣ 270—450 тысячъ рублей. Если считать валовую доходность предпріятія въ 100%, то можно на предпріятіе расходовать 3—4 милліона рублей.

Цифра выведенная, конечно, крайне преуменьшена, — въ той-же таблицѣ Русова мы видимъ еще отправку со ст. Нижнеднѣпровскъ 6—4 милліоновъ пудовъ лѣса, 2,5 милліона пудовъ чугуна и желѣза; довольно большая часть этихъ грузовъ пойдетъ на Самарскій каналъ.

Стоитъ упомянуть, что въ данный моментъ на Н. Днѣпровской пристани изъ Донецкаго угля назначено къ перевозкѣ только для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 6 милліоновъ пудовъ угля; кромѣ этого количества, будетъ, конечно, уголь и для всѣхъ другихъ потребностей.

Въ случаѣ, если каналъ будетъ сдѣланъ достаточныхъ размѣровъ въ поперечномъ сѣченіи, если будетъ возможность проводить суда далѣе вверхъ по Днѣпру безъ перегрузки, указанныя выше цифры надо еще увеличить на 100 тысячъ руб. экономіи отъ перегрузки.

Значеніе канала неизмѣримо возрастетъ, когда грузы смогутъ пойти не только вверхъ, но и внизъ по шлюзованнымъ Днѣпровскимъ порогамъ.

Нельзя сказать, что для шлюзованія и канализованія р. Самары до Донецкаго бассейна будетъ достаточно 3—4 милліоновъ рублей, для этого нужно, конечно, произвести подробныя изысканія каковыя должны быть, какъ техническія, такъ и статистико-экономическія и, если принять во вниманіе



стоимость версты желѣзной дороги, напр., Сѣдлецъ-Бологое 128\*) тысячъ руб., что на 300 верстъ дало бы 38,4 милліона, то особенно бояться строительной стоимости не приходится, надо лишь убѣдиться, что расходы себя оправдаютъ.

Ввиду указанного, я и вношу на обсужденіе настоящаго собранія вопросъ о скорѣйшемъ изученіи р. Самары и о составленіи проекта ея канализированія. Наличнымъ составомъ партіи всей этой работы сдѣлать не представляется возможнымъ въ скоромъ времени, почему на 1916 годъ необходимо просить особаго отчисленія въ 10 000 руб. на техническія изысканія по р. Самарѣ отъ Донецкаго бассейна.

Инженеръ **Терпуговъ.**

\*) Инженеръ 1914 г. № 10 „обзоръ трудовъ по ж. д.“ Рихтера.



НОВОМОСКОВСКИЙ  
ГОРОДСКОЙ ГОЛОВА.

Мая 12 дня 1915 года.

№ 2310.

г. Новомосковскъ, Екатериносл. г.

Правленію Кіевскаго Округа Путей  
Сообщенія.

На отношеніе отъ 7 мая за № 15129, имѣю честь сообщить, что 13 сего мая я долженъ предсѣдательствовать въ собраніи Думы и по этому въ Совѣщаніе по обсужденію смѣтныхъ предположеній на будущій годъ прибыть, къ сожалѣнію, не могу, но покорнѣйше прошу Правленіе Округа обсудить вопросъ о расчисткѣ перекатовъ по рѣкѣ Самарѣ и объ устройствѣ шлюзовъ около мельницы Рогальскаго, дабы этимъ дать возможность владѣльцамъ лѣсовъ по рѣкѣ Самарѣ сплавлять вырубленный лѣсъ въ г. Екатеринославъ.

Въ настоящее время Екатеринославъ переживаетъ, если такъ можно выразиться, „дровяной голодъ“ и при всемъ желаніи Общественнаго Управленія едва-ли удастся обезпечить жителей топливомъ, такъ какъ желѣзныя дорожки не могутъ дать нужнаго количества вагоновъ для перевозки угля изъ Донецкаго Бассейна, а баржи и пароходы не могутъ доставить дровъ съ верховьевъ Днѣпра.

Такія затрудненія вызваны сейчасъ, разумѣется, переживаемымъ военнымъ временемъ. Но кто же можетъ сказать съ увѣренностью, что такое время вновь не повторится, или что переживаемыя событія непремѣнно закончатся къ будущему году.

А между тѣмъ берега Самары покрыты богатымъ лѣсомъ, ненаходящимъ для себя сбыта и приведеніе русла рѣки въ состояніе судоходства или только сплава не только дастъ возможность сбывать этотъ лѣсъ, но избавить лежащіе внизъ по Днѣпру города отъ „дровяныхъ голодовъ“.

Подписаль: Городской Голова (подпись).

Отношеніе это прислано въ пакетѣ, заадресованномъ въ г. Екатеринославъ, въ помѣщеніе Губернской Земской Управы, Совѣщанію Правленія Кіевскаго Округа П. С. по обсужденію смѣтныхъ предположеній на 1916 годъ.

Вѣрно: Инженеръ Терпуговъ.







## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916 г.

### ДОКЛАДЪ

Обзоръ работъ на р. Нижнемъ Днѣпрѣ въ связи съ совѣщаніями Кіевского Округа Путей Сообщенія съ представителями различныхъ общественныхъ организацій.

Въ настоящемъ краткомъ докладѣ я хочу дать схематическій бѣглый обзоръ того, какая участь постигла всѣ пожеланія, постановленія ходатайствъ, и т. д., высказанныя различными лицами и организаціями на совѣщаніяхъ, собиравшихся по инициативѣ Кіевского Округа Путей Сообщенія для разсмотрѣнія смѣтныхъ предположеній, начиная съ 1910 года.

Какъ указывалось тогда Предсѣдателемъ Л. В. Юргевичемъ „обсужденіе смѣтныхъ предположеній по водянымъ путямъ съ представителями общественныхъ организацій и судового дѣла представляется особенно важнымъ уже потому, что люди-практики, люди, тѣсно связанные со своими интересами съ водянымъ дѣломъ, ближе всего знаютъ назрѣвшія потребности водяныхъ путей“. Поэтому, какъ мнѣ кажется, этимъ людямъ, мнѣніямъ коихъ придавалось такое значеніе, не безъинтересно знать, какой же результатъ имѣли всѣ понесенные ими труды, во что воплотились всѣ ихъ постановленія и пожеланія.

Такія совѣщанія начаты съ 1910 года по инициативѣ бывшаго Начальника Управленія В. В. П. и Ш. Д. князя В. Н. Шаховского, и названы нѣкоторыми столичными газетами въ обзорѣ дѣятельности князя Шаховского при переходѣ его на постъ Министра Торговли и Промышленности „конституціей для судоходства“.



При Кіевскомъ Округѣ П. С. эти совѣщанія сперва были создаваемы въ г. Кіевѣ, гдѣ, какъ извѣстно, шла работа двухъ родовъ: 1) разработка мѣстныхъ вопросовъ въ комиссіяхъ и 2) разсмотрѣніе общихъ вопросовъ, (какъ, напримѣръ, о великомъ Черноморско-Балтійскомъ водномъ пути, о грузооборотахъ рѣкъ, о рѣчныхъ комитетахъ, о навигаціонныхъ тарифахъ и т. д.), въ общихъ собраніяхъ, бывшихъ тогда довольно многочисленными, ибо на этихъ собраніяхъ бывали представители со всѣхъ концовъ, громаднаго по пространству, Кіевскаго Округа П. С. Общія же собранія обсуждали результаты работъ комиссій, которыя такимъ образомъ являлись лишь подготовительными отдѣлами цѣлаго.

Съ 1913 года совѣщанія были переведены на мѣста, и одно общее собраніе, хотя и бываетъ въ Кіевѣ, но состоитъ главнѣйшимъ образомъ только изъ живущихъ въ самомъ Кіевѣ чиновъ Округа П. С. и является лишь суммирующимъ результаты, полученные на мѣстахъ.

Часть работы, именно то, что дѣлалось ранѣе въ комиссіяхъ отъ этого, безусловно, выиграла, какъ то характерно было подчеркнуто предсѣдателемъ биржевого комитета г. Херсона въ 1913 году, привѣтствовавшего такое явленіе и выразившагося: „теперь не гора пошла къ Магомету, а Магометъ пришелъ къ горѣ“.

Вторая же часть работы совѣщаній—разработка общихъ вопросовъ въ связи съ предполагаемыми работами и сравнительная оцѣнка матеріаловъ, данныхъ на мѣстахъ—совершенно отпала.

Не считая возможнымъ входить въ критику создававшегося положенія, я хотѣлъ лишь, какъ указано выше, ознакомить въ краткихъ чертахъ лицъ, интересующихся положеніемъ Нижняго Днѣпра, съ тѣмъ, какія вопросы поднимались на совѣщаніяхъ 1910, 11, 12, 13, и 14 годовъ и что по этимъ вопросамъ сдѣлано.

Всѣ эти вопросы можно раздѣлить на два рода.

1) вопросы внутренняго распорядка Округовъ П. С. (заготовка новыхъ снарядовъ, замѣна инспекторскихъ пароходовъ „Екатеринославъ“ и „Лоцманъ“—„Кіевомъ“, оборудованіе мастерской



и т. д.), интересующіе мѣстныхъ представителей лишь по столько, поскольку она способствуетъ общему улучшенію судоходства.

2) вопросы „внѣшніе“—вопросъ улучшенія самаго пути, причемъ эти послѣдніе, въ свою очередь могутъ быть раздѣлены на три типа: а) путь по Днѣпру, б) гавани (станціи) и в) подъѣзды водные пути—притоки.

По отношенію къ первымъ вопросамъ, касаясь только технической службы, приходится повторить все то, что было сказано уже въ 1914 году, именно то, что въ порядкѣ заканчиванія работъ по коренному улучшенію р. Нижняго Днѣпра, поступилъ въ 1913 году землесосъ „Днѣпровскій 14“, мощностью 40 куб. саж. въ часъ, землесосъ № 9 съ Дона еще не возвращенъ, бурильный караванъ съ паровыми перфораторами на Н. Днѣпрѣ спущенъ и работалъ уже въ 1914 г. по уборкѣ камней на Портъ-Миппельскомъ перекатѣ. Казенная мастерская продолжаетъ, не смотря на отказы въ спеціальныхъ на это кредитахъ, развиваться. (Кстати, считаю долгомъ оговорить, что эта мастерская понесла въ 1914 году громадную потерю—умеръ помощникъ Л. И. Карлштейна—мастеръ А. И. Стабровский, бывший главнымъ его сотрудникомъ при организаціи мастерской, возникшей, какъ уже говорилось, въ прошломъ году, изъ остатковъ отъ средствъ, отпущенныхъ на ремонтъ). Испрашивавшійся пятнадцатикубовый снарядъ для притоковъ еще не заказанъ.

По второму роду вопросовъ, прежде всего надо сказать, что выправительныя работы по коренному улучшенію р. Н. Днѣпра закончены землечерпательными караванами, кромѣ № 9, составляющаго около 20% мощности всего флота Нижняго Днѣпра налицо и что результаты этого ясно сказались за навигацію 1914 года,—особенно мелководную. Если обратиться къ графику наименьшихъ глубинъ, то мы видимъ, когда глубина падала менѣе пяти футовъ, сравнительно съ тѣми данными, которыя мною приводились на аналогичномъ совѣщаніи въ г. Херсонѣ въ маѣ 1913 года, напримѣръ съ 1909 и 1910 г. г. и когда глубина менѣе 5 футовъ держалась на перекатахъ, такое число дней.



	Наименованіе перекатовъ.	Число дней, въ которые глубина на перекатахъ была менѣе 5 фут.						
		1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1914 г.
1	Александровскій . . . . .	26	—	—	—	—	—	—
2	Хортицкій . . . . .	78	92	21	1	—	—	—
3	В. Тырловскій . . . . .	9	11	—	—	—	—	—
4	Тырловскій . . . . .	—	78	13	—	—	—	—
5	Каневскій . . . . .	—	70	63	6	—	—	—
6	В. Лысогорскій . . . . .	77	66	21	8	—	—	3
7	Лысогорскій . . . . .	2	44	66	65	—	—	—
8	Наливачи . . . . .	—	20	—	—	—	—	—
9	В. Бѣленьскій . . . . .	5	—	—	—	—	—	2
10	Бѣленьскій . . . . .	10	23	3	—	—	—	—
11	Портъ-Мишельскій . . . .	10	112	14	—	—	—	—
12	Н. Портъ-Мишельскій . . .	57	84	6	2	—	—	—
13	Кушиновскій . . . . .	8	44	47	1	—	—	—
14	Краснозаборскій . . . . .	89	90	—	—	—	—	—
15	Н. Краснозаборскій . . . .	—	—	59	18	1	—	—
16	В. Тарасовскій . . . . .	55	91	71	—	—	—	—
17	Тарасовскій . . . . .	119	111	88	1	—	—	5
18	Н. Тарасовскій . . . . .	5	79	56	—	—	—	—
19	Ивановскій . . . . .	16	7	—	—	—	—	—
20	Сиковины Острова . . . .	—	—	—	—	—	—	—
21	Бугайскій . . . . .	—	20	—	—	—	—	—
22	Томаковы острова . . . .	—	69	28	—	—	—	—
23	Рябокъ . . . . .	47	91	31	—	—	—	—
24	Палиевскій . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
25	Чернышевскій . . . . .	—	62	25	—	—	—	—
26	Переваль . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
27	Кругликъ . . . . .	—	30	—	—	—	—	—
28	Нечаевскій . . . . .	21	31	—	—	—	—	—
29	Н. Павловскій . . . . .	—	1	—	—	—	—	—
30	Никопольскій . . . . .	—	—	—	—	—	—	—



Объ этихъ работахъ подробно мною докладывалось съѣзду въ г. Херсонѣ и напечатано въ трудахъ съѣзда. Изъ остальныхъ работъ, въ порядкѣ возбужденія о нихъ вопросовъ на совѣщаніяхъ, сдѣлано слѣдующее:

1) Укрѣпленіе берега у с. Бѣленькаго (вопросъ возбуждался въ 1910 году и 1911 годахъ)—сдѣлано полностью.\*)

2) Укрѣпленіе Орлова острова (1910 г.), въ виду измѣненія тамъ теченія, не дѣлалось и вопросъ о кредитахъ на 1912 годъ, внесенный на предварительное разсмотрѣніе въ ноябрѣ 1910 года, въ маѣ 1911 года уже не вносился. Работа была выполнена за счетъ текущихъ ассигнованій.

3) Лысая гора (вопросъ, поднятый въ 1911 году представителемъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли В. И. Кубышкинымъ).

Укрѣпленіе берега уже разрѣшено; въ 1914 году были отчислены средства на заготовку камня, но, въ виду сокращенія кредитовъ по случаю войны, къ работамъ приступлено не было. Въ настоящемъ году внесено 20000 рублей.

Подробно объ укрѣпленіи берега у Лысой горы уже докладывалось въ 1913 году и 1914 г. и будетъ докладываться инженеромъ Карлштейномъ.

4) На 1716 верстѣ, между Хмѣльницкимъ и Карай-Дубинскимъ перекатами (1913 г. испрашивалось 50,000 р.), ввиду военного времени, а равно и улучшенія положенія трассы, работа пока отложена.

5) Кривое Колѣно (1913 г. испрашивалось 100,000 р.) На 1914 годъ было внесено 20,000 руб. на заготовку камня,—по тѣмъ же причинамъ, что и ранѣе, работа не начата. На 1915 годъ внесено 30,000 рублей.

6) Береговое укрѣпленіе въ Рябкѣ (вопросъ 1912 г.)

Работа разрѣшена полностью и почти уже выполнена; Оставшаяся часть, которую нельзя было сдѣлать изъ-за отсутствія въ зиму 1914-15 г.г. ледостава, будетъ закончена послѣ спада воды.



7) Верхне-Бабинскій (1914 г. испрашивалось 100,000 р.) —кредита не дано.

8) Тарасовка на урегулированіе трассы у Курлиннаго острова (1914 г. 52,000). отчислено на 1915 годъ 37,000 рублей.

9) Красная забора (1914 г.—40,000 руб.)—кредита не дано.

Этимъ перечнемъ собственно и исчерпывается все, что сдѣлано по отношенію выправительныхъ работа на р. Н. Днѣпрѣ; къ нимъ стоитъ добавить еще о спрямленіяхъ ходовъ помощью землечерпанія на Раковомъ уступѣ, на Тырловскомъ перекаѣ, на Перевалѣ и Кругликѣ.

Вопросъ объ углубленіи Н. Днѣпра на 18 футъ отъ Херсона до Каховки (поднять въ 1912 году Ц. И. Жатомъ и потомъ поднимавшійся вновь представителями земства)—осуществленія не получилъ.

Переходя ко второму отдѣлу работъ, къ гаванямъ, видимъ слѣдующее:

съ 1912 года ежегодно выдвигается мѣстными чинами Кіевскаго Округа П. С. и очень горячо поддерживается представителями города, Александровска, судоходства и всѣхъ мѣстныхъ учреждений вопросъ о расширеніи Александровской гавани, или скорѣе вопросъ о постройкѣ въ Александровскѣ новой гавани, которая бы подходила къ самому городу.

Подробный проектъ сдѣланъ, всѣ необходимыя дополненія, затребованныя Управленіемъ В. В. П. и Ш. Д., представлены и вопросъ этотъ, когда явится возможность въ связи съ общимъ государственнымъ положеніемъ, пойдетъ вновь на разсмотрѣніе законодательныхъ учреждений.

Вторымъ вопросомъ этой категоріи является постройка новаго Никопольскаго затона. Вопросъ этотъ выдвинутъ былъ на



совѣщаніи въ Никополѣ 12 февраля 1913 года. Тогда же въ 1913 году на совѣщаніи въ Херсонѣ постройка затона была признана необходимой, причемъ было постановлено, что судоходцы соглашаются платить налогъ въ 1/10 коп. съ пуда грузовъ на покрытие расходовъ по сооруженію затона, что при количествѣ груза до 10,000,000 пудовъ дастъ десять тысячъ рублей въ годъ.

Стоимость работъ опредѣлилась по послѣднему проекту кругло въ 150,000 руб.

На 1914 годъ испрашивалось 25,000 руб.,—денегъ дано не было.

На 1915 годъ испрашивалось 40,000 руб.,—денегъ дано не было.

Въ виду благопріятнаго стоянія горизонта воды въ р. Днѣпрѣ въ 1913 году оказалось возможнымъ поставить на работы по расчисткѣ второго Никопольскаго затона землечерпательныя машины и затонъ площадью въ 120,000 кв. саж. былъ сдѣланъ.

Вопросъ теперь въ его оборудованіи причальными линіями и въ созданіи погрузочной площади. Подробно объ этомъ вносится докладъ инженеромъ Карлштейномъ.

Насколько ощущается нужда въ затонѣ показываютъ слѣдующія цифры: въ 1913 году въ немъ уже зимовало 33 судна и въ 1914 г.—41, несмотря на совершенное его необорудованіе и почти полное прекращеніе судоходства къ осени 1914 года изъ-за военныхъ событій.

Третій отдѣлъ вопросовъ—созданіе водныхъ подъѣздныхъ путей по притокамъ Днѣпра. Эти вопросы поднимаются съ самаго перваго засѣданія 1910 года. Тогда были выдвинуты представителями г. Херсона и биржевыхъ комитетовъ вопросы объ углубленіи:

1) рѣки Бузулука для возможности подхода къ Марганцевымъ залежамъ,

2) рѣки Подпильной отъ Малыхъ Гирлъ до Воронцовки для возможности доставки туда хлѣбныхъ грузовъ,



3) рѣки Ингульца отъ устья до Алкалаева-Брода, на протяженіи 148 верстъ, ибо на всемъ этомъ протяженіи ожидается значительная погрузка зерна. Вопросъ о Подпильной и Ингульцѣ поднимался вновь и въ 1911 году, причемъ тогда Членомъ Государственной Думы-Херсонскимъ Городскимъ Головой и представителемъ Биржевого Комитета Блажковымъ указывалось, что погрузка по Ингульцу можетъ достигъ цифры 15,000,000 пудовъ.

Въ 1912 году представителемъ Днѣпровской уѣздной земской управы Ц. И. Жатономъ былъ поднятъ вопросъ объ углубленіи р. Чайки и причальныхъ линій у г. Алешекъ. Потомъ уже внѣ совѣщаній съ представителями общественныхъ организацій непосредственно мѣстными жителями и организаціями возбуждались ходатайства объ углубленіи р. Конки до Благовѣщенки и о спрямленіи Овдина Ерика на пути отъ Херсона въ Алешки.

По этимъ вопросамъ сдѣлано слѣдующее:

1) въ 1913 году расчистка р. Подпильной на глубину 4 фута до Ново-Воронцовки;\*)

2) въ 1914 году расчистка р. Чайки и подходовъ Алешкамъ;

3) въ 1913 году частичная расчистка р. Конской.

Что касается остальныхъ работъ, то по Ингульцу сдѣланы изысканія на протяженіе около 100 верстъ, но приступить къ работамъ окажется возможнымъ лишь по полученіи специальной черпаковой машины, которая испрашивается для притоковъ и по ассигнованіи на улучшеніе Ингульца специальныхъ средствъ.

На Бузулукѣ также изысканія сдѣланы и эти изысканія показываютъ, что здѣсь возможно канализированіе рѣки помощью шлюзованія, причемъ при наличности большихъ запасовъ камня и крутыхъ береговъ работы эти техническихъ затрудненій не представляютъ. Вопросъ относительно спрямленія Овдина Ерика въ данный моментъ вновь возбужденъ и если бы на работу въ ближайшее время Управленіемъ В. В. П. и Ш. Д. было

\*) Жителями Подпильной поднесена по окончаніи работы пароходу „Никополь“ икона Божьей Матери.



дано, разрѣшеніе когда можно еще до спада воды на верхнихъ плесахъ Н. Днѣпра использовать безъ ущерба на транзитѣ землечерпательную машину, спрямленіе Овдина Ерика было бы сдѣлано за май мѣсяць настоящаго года.

Вотъ въ общихъ чертахъ результаты всѣхъ совѣщаній, начиная съ 1910 года, воплотившіеся въ жизнь. Хотя и немного изъ пожеланій общественныхъ организацій, но все таки сдѣлано и было бы сдѣлано больше, если бы были, конечно, средства.

Начальникъ Отдѣленія

Инженеръ *Терпуговъ.*







## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916-й годъ.

# ДОКЛАДЪ

Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку Инженера Карлштейна о программѣ берегоукрѣпительныхъ работъ на р. Н. Днѣпрѣ и въ частности объ укрѣпленіи берега въ Кривомъ Колѣнѣ.

---

Рѣка Нижній Днѣпръ, начиная отъ г. Александровска до Каховки, т. е. на участкѣ, представлявшемъ для судоходства въ прежніе годы наибольшія затрудненія, въ настоящее время приведена выправительными и землечерпательными работами въ удовлетворительное судоходное состояніе. При самыхъ низкихъ горизонтахъ воды судоходство не испытываетъ затрудненій, т. е. глубины на перекатахъ, благодаря дѣйствию выправительныхъ сооружений и своевременной работѣ дноуглубительныхъ снарядовъ, поддерживаются всегда достаточными для нуждъ судоходства.

Но въ виду того, что ложе и берега рѣки Днѣпра исключительно состоятъ изъ чистаго мелкаго песка, благопріятные результаты должны поддерживаться путемъ постоянного внимательнаго труда. Берега размываются на большомъ протяженіи, рѣка мѣняетъ русло, массы насосовъ (продукты размыва береговъ), укладываясь на нижележащихъ перекатахъ, ухудшаютъ условія судоходства, уничтожаютъ результаты прежней продуктивной работы.

Во избѣжаніе всего этого необходимо зафиксировать положеніе русла, не давая блуждать рѣкѣ, необходимо уменьшить и даже предотвратить размывъ береговъ.

Однимъ изъ средствъ къ этому является берегоукрѣпительныя работы, потребность коихъ сказывается на Н.-Днѣпрѣ.

Ограничиваясь въ настоящее время укрѣпленіемъ самыхъ необходимыхъ мѣстъ мы все же находимъ, что въ первую неотложную очередь необходимо укрѣпить до 42850 пог. саж., что, считая по средней стоимости одной погонной сажени бе-



регового укрѣпленія въ 200 руб., должно стоить 857000 руб.; на вторую очередь необходимо отнести до 2700 пог. саж. берегоукрѣпительныхъ работъ, на сумму до 540000 руб. и на третью—до 2000 пог. саж., на сумму до 400000 руб., а всего подлежить укрѣпленію до 8985 пог. саж., на сумму до 1797000 руб., считая въ томъ числѣ испрашиваемыя по отдѣльному докладу 67000 рублей на укрѣпленіе берега у Лысой горы.

Обращаясь въ частности къ береговымъ укрѣпленіямъ отдѣльныхъ мѣстъ, подлежащихъ отнесенію къ первой очереди, мы должны прежде всего разсмотрѣть участокъ, извѣстный подъ названіемъ „Кривое Колѣно“.

**„Кривое Колѣно“.** Въ виду особенно неустойчиваго характера береговъ, большого различія въ направленіи весеннихъ и меженнихъ водъ, русло въ участкѣ группы перекатовъ, извѣстныхъ подъ названіемъ Кривого Колѣна (Н. Бабинскаго и Кривого Колѣна), рѣзко мѣняется благодаря размыву береговъ. Состояніе даннаго участка, протяженіемъ около 8 верстъ, весьма важно для судоходства и всякое его ухудшеніе сказывается весьма рѣзко.

Особенно большое затрудненіе представляетъ собою верхній перекатъ группы Кривого Колѣна, извѣстный болѣе подъ именемъ Н. Бабинскаго. Рѣка дѣлаетъ здѣсь извилину съ радіусомъ кривизны около 200 и шириною судового хода до 30 саж., что для судоходства представляетъ большія затрудненія. При ходѣ буксирныхъ каравановъ внизъ по теченію во многихъ случаяхъ они должны расчаливаться, чтобы не потерпѣть аварій. Лишь благодаря усиленному черпанію возможно поддерживать данное мѣсто въ достаточно судоходныхъ условіяхъ.

За время со дня прошлаго совѣщанія въ Александровскѣ берегъ указаннаго переката подмытъ на весьма значительномъ протяженіи—около версты, причемъ смыто до 25 саж. полосы берега.

Въ виду увеличенія кривизны и дальнѣйшаго размыва берега первоначальное пожеланіе закрѣпить лѣвый берегъ возможно, что придется отбросить, а перейти къ укрѣпленію лѣваго берега праваго рукава, куда вода стремится за послѣдній годъ.

Но при томъ или другомъ рѣшеніи необходимо устройство берегового укрѣпленія въ верхней части Кривого Колѣна.

Необходимость данной работы была признана на совѣщаніяхъ, бывшихъ въ г.г. Херсонѣ и Кіевѣ, причемъ было положено испросить на 1914 годъ 100000 рублей на укрѣпленіе 532 пог. саж. Изъ этой суммы было отпущено на 1914 г. на приступъ къ работамъ 20000 руб. остальную же сумму 80000 руб. желательно испросить полностью на 1916 г., чтобы въ одинъ строительный періодъ возможно было прекратить дальнѣйшую порчу переката.



Укрѣпленіе нижней части Кривого Колѣна на протяженіи 1064 пог. саж. возможно отнести на 1917—18 г.г. Стоимость работъ выразится въ суммѣ до 200000 руб.

Инженеръ **Карлштейнъ.**







# Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916 годъ.

## ДОКЛАДЪ

**Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку инженера Карлштейна по вопросу о коренномъ улучшеніи судоходныхъ условій Нижняго Днѣпра въ районѣ переката „Н. Бабинскаго“ (Кривого Колѣна).**

Изъ всѣхъ отдѣльныхъ мѣстъ, представляющихъ значительное затрудненіе судоходству, необходимо въ первую очередь улучшить участокъ, извѣстный подъ названіемъ „Кривого Колѣна“.

Въ виду особенно неустойчиваго характера береговъ, значительнаго различія въ направленіи весеннихъ и меженнихъ водъ, русло рѣки въ данномъ участкѣ благодаря размыву береговъ перемѣняется. Состояніе даннаго участка, протяженіемъ около 8 верстъ, весьма важно для судоходства и всякое его ухудшеніе сказывается весьма рѣзко.

Особенно большое затрудненіе представляетъ собою верхній перекатъ группы Кривого Колѣна, извѣстный болѣе подъ именемъ Н. Бабинскаго. Рѣка дѣлаетъ здѣсь извилину съ радіусомъ кривизны около 200 саженъ и шириною судового хода до 30 саж., что для судоходства весьма недостаточно. Приходъ буксирнаго каравана внизъ по теченію во многихъ случаяхъ онъ долженъ расчаливаться, чтобы не потерпѣть аварии. Лишь благодаря усиленному черпанію возможно поддерживать въ данномъ мѣстѣ судоходство.

Со дня прошлаго совѣщанія въ г. Александровскѣ берегъ указаннаго переката подмытъ на весьма значительномъ протяженіи, около версты въ длину, причемъ смыто до 25 саж. полосы берега.

Необходимость устройства берегового укрѣпленія въ верхней части Кривого Колѣна была признана на совѣщаніи въ г.г. Херсонѣ, Александровскѣ и Кіевѣ въ 1912 и 1913 г.г., при чемъ было положено испросить на 1914 годъ 100000 руб. на укрѣпленіе 532 пог. саж. Изъ этой суммы было отпущено на 1914 г. на приступъ къ работамъ 20000 руб., но



использовать ихъ не было возможности въ виду сокращенія кредита въ связи съ началомъ военныхъ дѣйствій.

На 1915 г. отпущено 20000 рубл., за счетъ коихъ предполагается заготовить камень.

Поддержаніе судоходныхъ условій производится лишь путемъ интенсивнаго періодическаго черпанія, стоящаго весьма дорого и дающаго весьма слабые результаты въ виду значительной заносимости прорѣзей.

Размывъ береговъ увеличиваетъ кривизну и сужаетъ судовую полосу. Дальнѣйшая поддержка переката исключительно землечерпаніемъ становится весьма затруднительной.

Необходимо перейти къ коренному рѣшенію вопроса, каковымъ является выправленіе переката путемъ постройки гидротехническихъ сооружений. Выправленіемъ будетъ достигнуто, какъ улучшеніе условій прохода путемъ увеличенія радіуса кривизны, такъ и углубленіе переката благодаря собранію водъ въ одно русло.

Постройка сооружений, въ особенности берегового укрѣпленія, должна быть произведена въ первую очередь во избѣжаніе дальнѣйшаго ухудшенія переката. Для приданія плавности судовому ходу значительную часть лѣваго берега въ низовой его части придется вначалѣ предоставить размыву и укрѣпить лишь по достиженіи имъ въ планѣ проектнаго очертанія.

Для приданія берегу желательнаго очертанія въ планѣ предполагается возвести отъ праваго берега 5 полузапрудъ, перекрывъ ими правый рукавъ, и отъ лѣваго—3 полузапруды и одно береговое укрѣпленіе, длиною 950 пог. саж.

Стоимость означенной работы выразится въ суммѣ 346878 р. 55 коп., изъ коихъ потребно на постройку полузапрудъ 161400 р. 55 к. и на постройку берегового укрѣпленія 185478 рублей.

Выправленіе переката вопросъ настолько назрѣвшій, что дальнѣйшее откладываніе его нельзя признать допустимымъ.

Работу предполагается произвести въ 3 года, не считая 1915 годъ.

Въ первый годъ возвести береговое укрѣпленіе въ размываемой части, на протяженіи 532 п. с., на что потребно около 100000 р.;

во второй—собрать воды въ одно русло путемъ возведенія полузапрудъ, на что потребно 161400 р. 55 к.;

въ третій—закончить береговое укрѣпленіе въ части его предоставленной смыву, на что потребно до 85478 р.

Такъ какъ въ текущемъ году на укрѣпленіе берега—р. Н. Днѣпра въ Кривомъ Колѣнѣ уже ассигновано 20000 руб., то на 1916 г. надлежитъ испросить лишь 80000 руб.



## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916-й годъ.

### ДОКЛАДЪ

**Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку Инженера Карлштейна объ укрѣпленіи берега у Лысой Горы.**

Однимъ изъ затруднительныхъ для судоходства до послѣдняго времени былъ участокъ, извѣстный подъ названіемъ Лысогорскаго переката, расположенный въ 18 верстахъ ниже г. Александровска. Главное затрудненіе представляла каменная забора, идущая поперекъ фарватера. На отдѣльныхъ камняхъ глубина въ прежніе 1907-8-9 годы доходила до 3 футъ, что было весьма недостаточно для судоходства, требовавшего глубины не менѣе 5-6 футъ.

Согласно проекта коренного улучшенія р. Н. Днѣпра была произведена въ 1910-1911 годахъ расчистка скалистаго дна рѣки посредствомъ двухъ песчаныхъ перемычекъ, а также уборки камнеподъемницами отдѣльныхъ выступающихъ камней въ предѣлахъ проектной трассы. Работа была закончена въ 1912 году.

За послѣдующее время стрежень рѣки приблизился къ правому берегу, вслѣдствіе чего Лысую Гору, правый весьма высокій песчаный берегъ, стало размывать, причемъ размывъ продолжался и за линіей трассы. Нежелательнымъ результатомъ размыва является масса песчаныхъ наносовъ, отлагающихся на ниже расположенныхъ перекатахъ.

Кромѣ того является опасеніе, что благодаря продолжающемуся подмыву праваго берега и связанному съ нимъ уклоненію стрежня, фарватеръ оставитъ расчищенную прорѣзь и пройдетъ черезъ новыя камни.

На совѣщаніи, состоявшемся 1-3 іюля 1911 года при Правленіи Кіевскаго Округа съ участіемъ представителей земствъ, городовъ, Биржевыхъ и Порайонныхъ Комитетовъ, судоходства и др. общественныхъ организацій для разсмотрѣнія пред-



положений на водныхъ путяхъ округа, представителями судоходства и пароходства на р. Н. Днѣпрѣ было указано на необходимость укрѣпленія Лысой Горы, которая, размываясь теченіемъ, даетъ громадное количество песку, откладывающагося затѣмъ на нижерасположенныхъ перекатахъ.

Комиссія, въ которой разсматривался этотъ вопросъ, и затѣмъ Совѣщаніе пришли къ единогласному заключенію о необходимости принятія должныхъ мѣръ къ предотвращенію дальнѣйшаго размыва берега у Лысой Горы.

По составленному послѣ сего проекту, одобренному по журналу Общаго Присутствія отъ 23 мая 1912 года за № 113, предполагено устройство берегового укрѣпленія на всемъ протяженіи размываемаго берега 565 пог. саж., причемъ укрѣпленіе это въ зависимости отъ профили берега, предполагается возвести по 3 типамъ, а именно:

а) Надводную часть, на протяженіи 272 пог. саж. въ верхней части укрѣпленія возвести изъ каменной одежды въ плетневыхъ клѣткахъ, толщ. въ 0.30 саж.; подводную-же, въ виду скалистаго дна—лишь изъ каменной отсыпи для упора надводной части.

б) Надводную часть на протяженіи 182 саж. въ средней части укрѣпленія возвести изъ каменной выстилки, толщ. въ 0.25 саж., а подводную—изъ тюфячныхъ лентъ съ заполненіемъ промежутковъ между лентами каменной отсыпью.

в) Надводную часть на протяженіи 11 саж. въ нижней части укрѣпленія предполагается укрѣпить каменной одеждой въ плетневыхъ клѣткахъ, а подводную—сплошнымъ фашиннымъ тюфякомъ, толщ. 1,5 фута.

Высоты каменной одежды и выстилки на всемъ протяженіи укрѣпленія сообразованы съ высотой берега.

Стоимость всѣхъ работъ опредѣлена въ 67000 рублей.

На Совѣщаніи въ Кіевѣ 1-3 іюля 1912 г. необходимость работъ по укрѣпленію берега у Лысой Горы признана въ Комиссіи и на общемъ собраніи Совѣщанія по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1913 г., причемъ Комиссіей установлено, что необходимость въ означенныхъ работахъ стала еще болѣе настоятельной, почему положено было испросить потребный на исполненіе работъ кредитъ 67000 руб. по вѣдомости предположеній на 1913 годъ полностью, но на 1913 годъ указанныхъ суммъ отпущено не было.

На совѣщаніяхъ въ г. Херсонѣ, а затѣмъ въ г. Кіевѣ въ 1913 г. вопросъ объ укрѣпленіи берега у Лысой Горы обсуждался вновь, причемъ было единогласно признана настоятельная необходимость въ производствѣ проектированныхъ работъ, ввиду продолжающагося размыва берега, что грозитъ въ будущемъ отходомъ фарватера съ расчищенной отъ камней заборы прорѣзи и потребуетъ новой расчистки отъ каменныхъ заборовъ. Потребную сумму 67000 рублей рѣшено было испросить полностью на 1914 годъ.



По смѣтѣ Управленія Внутреннихъ Вод. П. и Ш. Д. въ 1914 году предположено къ отпуску 20000 рублей на приступъ къ работамъ, но въ виду военного времени данный кредитъ использованъ быть не могъ за его сокращеніемъ.

Въ 1915 году въ смѣту внесено 20000 рублей, за счетъ коихъ закупленъ камень. Производство же работъ, въ виду недостаточности суммъ, отложено до 1916 г. Для этихъ работъ необходимо испросить остающуюся сумму  $67000 - 20000 = 47000$  рублей.

Инженеръ Карлштейнъ.







## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916-й годъ.

### ДОКЛАДЪ

Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку Инженера Карлштейна объ укрѣпленіи размываемаго берега острова ниже дамбы № 3.

Произведенными въ 1909—1912 годахъ коренными работами по выправленію Тарасовскихъ перекатовъ достигнуты весьма благопріятные результаты. Воды р. Днѣпра собраны въ одно русло, направлены согласно намѣченнаго проектомъ желательнаго положенія рѣки въ плесѣ.

Но въ настоящее время на Тарасовскомъ перекатѣ непосредственно ниже струенаправляющей дамбы № 3, замѣчается весьма нежелательный размывъ острова съ праваго берега р. Днѣпра.

Размывъ начался въ 1912 году и продолжается и по настоящее время, причемъ размывъ распространяется за трассу. Благодаря ему рѣка отклонила свой фарватеръ вправо. Сравнивая планы Тарасовскихъ перекатовъ за 1911 и 1913 г.г. ясно усматриваемъ указанное отклоненіе. Результатомъ размыва праваго берега и отклоненія фарватера вправо является отложеніе песковъ на перекатъ противъ верхового конца береговой обдѣлки № 3. (лѣв. бер.), обмеленіе переката и нежелательный ударъ всей массы воды въ низовой конецъ вышеупомянутаго берегового укрѣпленія, что влечетъ за собой его поврежденія.

Для уничтоженія всѣхъ нежелательныхъ явленій, смыва косы у верхняго конца береговой обдѣлки № 3, направленія фарватера вдоль нея предположено возвести съ праваго берега р. Днѣпра отъ острова 5 каменныхъ полузапрудъ.

Полузапруды послужатъ также и средствомъ защиты острова отъ размыва.

Полузапруды запроектированы донными изъ каменной наброски на туюфачномъ основаніи съ укрѣпленіемъ корней съ низовой и верховой частей фашинными туюфачами.



Стоимость работъ по проекту опредѣлена въ 52057 рублей. Въ виду продолжающагося усиленнаго размыва острова данныя работы являются въ высшей степени необходимыми. Принимая же во вниманіе, что въ будущемъ въ случаѣ непринятія мѣръ исполненія, работы кореннаго улучшенія будутъ заброшены, что грозитъ ухудшеніемъ судоходныхъ условий на Тарасовскихъ перекатахъ и постепенной ихъ порчей работы по возведенію 5 полузапрудъ на Тарасовскихъ перекатахъ отъ праваго берега ниже дамбы № 3, подлежатъ отнесенію къ работамъ первой очереди и кредитъ потребный для устройства ихъ въ суммѣ 52000 руб. подлежитъ къ отчисленію полностью въ 1915 году.

Данный проектъ утвержденъ, но въ 1915 году по смѣтѣ предполагено отпустить до 32000 рублей, что дастъ возможность произвести самую существенную часть работъ.

Для окончанія же ихъ потребно на 1916 годъ испросить недостающую сумму 20000 рублей.

**Инженеръ Карлштейнъ.**



## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916-й годъ.

# ДОКЛАДЪ

**Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку Инженера Карлштейна объ устройствѣ второго затона у м. Никополя на р. Н.-Днѣпрѣ.**

---

Съ постепеннымъ развитіемъ судоходства, ростомъ парового и непарового флота, предъявляются изъ года въ годъ новыя требованія, вызываемая потребностями судоходства. Однимъ изъ насущныхъ потребностей Нижняго Днѣпра въ настоящее время надо признать устройство удобныхъ и безопасныхъ затоновъ для зимовки судовъ.

Дѣйствительно, обращаясь къ Н.-Днѣпровскому судоходству, насчитывающему по свѣдѣніямъ 1912 года въ своихъ рядахъ 57 паровыхъ судовъ и 986 непаровыхъ, не считая казенныхъ судовъ Кіевского Округа Путей Сообщенія, видимъ, что оно должно удовлетворяться для зимовки судовъ на протяженіи 280 верстъ отъ г. Александровска до Херсона—затономъ у г. Александровска, могущимъ вмѣстить такихъ 140 судовъ, затономъ въ Каменкѣ, не отвѣчающимъ потребностямъ судоходства въ виду его отрѣзанности отъ м. Никополя и ж. д., затономъ въ Никополѣ—весьма малымъ и неудобнымъ для входа и выхода судовъ и портомъ Херсона.

Въ то же время, въ виду погрузки хлѣба зимою изъ вагоновъ въ верховыхъ участкахъ у г. Александровска и Никополя, суда желательно поставить на зимовку въ указанныхъ пунктахъ.

Еще въ 1908 году передъ М. П. С. Таврическимъ и Екатеринославскимъ земствами поднимался вопросъ объ устройствѣ затона съ постояннымъ удобнымъ причаломъ для паромовъ, рейсирующихъ между м. Никополемъ и с. Каменкой, при чемъ предполагалось углубить низовой естественный затонъ у м. Никополя.



По составленному и утвержденному Господиномъ Начальникомъ Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ журналу технического Совѣщанія къ проекту полагалось:

1) пристань переправы оставить на томъ же мѣстѣ,

2) отъ пристани къ затону, исполненному нѣскольکو ранѣе Кіевскимъ Округомъ Путей Сообщенія, устроить мощеную дорогу, ширины 6 саж., съ подъемомъ ея до высоты набережной въ затонѣ.

Проектируемое же земствомъ углубленіе естественнаго затона Правленіемъ Округа, въ виду предположенія о необходимости въ будущемъ подчищать входъ въ затонъ и во избѣжаніе расходовъ на удлиненіе на 72 версты существующаго берегового укрѣпленія, было отклонено.

Въ виду не послѣдовавшихъ соглашеній между Таврическимъ и Екатеринославскимъ земствами относительно принятія части расходовъ на счетъ земствъ, — вопросъ этотъ осуществленія пока не получилъ.

Въ виду же критическаго положенія земской переправы, земствомъ была сдѣлана существующая понывѣ мощеная дорога и меженія, затопляемая весенними водами, дамба черезъ заливъ къ острову, гдѣ была установлена пристань переправъ, нѣскольکو по видоизмѣненному, чѣмъ предполагалось ранѣе, направленію.

На совѣщаніи 12-го февраля 1913 года, созванномъ по распоряженію Правленія Округа на мѣстѣ Начальникомъ Екатеринославскаго Отдѣленія съ участіемъ представителей земствъ, города, мѣстныхъ судоходцевъ и промышленниковъ, выяснилось, что задача должна быть поставлена нѣскольکو шире. Развитіе судоходства выдвигаетъ на очередь вопросъ объ устройствѣ въ Никополѣ новаго, большаго чѣмъ существующій казенный затонъ. Удовлетвореніе же потребностей переправъ является дѣломъ, хотя и важнымъ, но второстепеннымъ.

На совѣщаніи было признано что: 1) существующій затонъ крайне малъ по размѣрамъ (всего, считая и неудобную для использованія площадь, 3400 кв. саж.)

2) входъ въ существующій затонъ крайне неудобенъ, такъ какъ узокъ и ограниченъ сверху и снизу подводными скалами. Такой входъ является опаснымъ ночью или при вѣтрѣ даже для одного парохода и совершенно непригоднымъ для буксирнаго воза.

Выгрузка изъ судовъ на набережную неудобна. Последнее неудобство нѣскольکو уменьшено въ 1913 г., когда средствами Кіевского Округа былъ сдѣланъ выѣздъ изъ затона въ мѣстечко черезъ Чумацкій переулкъ. Въ 1903—1912 г. въ Никополѣ зимовало:

Родъ судовъ	1903/4,	4/5,	5/6,	6/7,	7/8,	8/9,	9/10,	10/11,	11/12,
Паровыхъ	—	—	—	—	—	2	5	2	—
Непаровыхъ	45	43	42	48	36	29	30	23	16



Въ зиму 1912-1913 г. въ затонѣ М. П. С. зимовало лишь два казенныхъ землечерпательныхъ каравана, зятянутыхъ въ него по частямъ, два казенныхъ парохода и два частныхъ. Ниже же казеннаго затона въ естественномъ, зимовало 28 непаровыхъ судовъ. Въ то-же время, въ виду отсутствія мѣста зимовки у Никополя, въ Каменкѣ и другихъ мѣстахъ, иногда даже не безопасныхъ, вынуждено было останавливаться довольно много судовъ.

Такъ въ Каменкѣ зимовало:

Родъ судовъ	1908/4,	4/5,	5/6,	6/7,	7/8,	8/9,	9/10,	10/11,	11/12,
Паровыхъ	2	6	3	5	—	—	5	3	—
Непаровыхъ	27	43	36	32	33	—	34	15	21

и въ 1912/13 г.—33 судна.

На совѣщаніи 1913 г. мая 20 въ г. Херсонѣ желательность второго затона и его необходимость признана была, въ виду значительнаго грузо-оборота м. Никополя, отпускающаго до 10 м. пуд. по свѣдѣніямъ Биржевого Комитета и его будущности въ связи съ притокомъ хлѣба по новымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Насколько необходимъ затонъ въ м. Никополь виден изъ того, что судоходцы, бывшіе на упомянутомъ совѣщаніи, заявили о согласіи своемъ на обложеніе всѣхъ грузовъ сборомъ около 1/10 коп. съ пуда.

На совѣщаніи, состоявшемъ въ Правленіи Кіевскаго Округа П. С. 6-го Іюля 1913 г. для обсужденія предположеній Округа о работахъ на 1914 г., необходимость затона была также признана и на приступъ къ его устройству и отчужденію земель положено испросить на 1914 годъ 25000 руб.

Сумма эта отпущена не была.

Въ виду острой необходимости въ затонахъ и благопріятнаго стоянія горизонта воды въ 1913 году было возможно, не приступая къ выполнению проекта за отсутствіемъ средствъ, наличными силами землечерпательнаго флота подчистить и углубить естественный затонъ. Результатомъ этихъ работъ былъ второй низовой затонъ въ 12000 кв. саж. водной поверхности.

Необходимость въ данной работѣ съ достаточной ясностью подтвердилась въ зиму 1913/14 г., когда въ немъ встали на зимовку 41 судно (1 пристань, 7 гончаковъ, 2 баржи, 1 пароходъ, 1 катеръ, 24 берлины и 5 подчалокъ).

Но однимъ углубленіемъ нельзя считать работу по устройству затона законченнымъ. По сему составленъ проектъ, коимъ предполагено укрѣпить откосы набережной по острову, по типу таковыхъ въ Александровской гавани, а вдоль дамбы (дорога земства)—по типу набережныхъ въ м. Никополь.

Площадку между затонами предположено засыпать до горизонта проектируемыхъ набережныхъ и замостить, а также устроить сообщеніе верхового затона съ набережными.



Къ первой очереди отнести:

- 1) отчужденіе земель крестьянскаго Общества на сумму 24300 р.
- 2) укрѣпленіе откосовъ и устройство мощенія дорогъ 43600 р.

Всего..... 67900 р.

ко второй—1) отчужденіе земель частныхъ владѣльцевъ—30600 руб.;

2) устройство мощеной территоріи между затонами верховымъ и низовымъ—20800 руб.;

3) соединеніе затоновъ съ набережной устройствомъ сѣзда 29500 руб.

Работы 1-ой очереди могутъ быть исполнены въ два строительных періода. Въ первомъ году предполагается произвести отчужденіе земель и укрѣпленіе откосовъ на части берегового укрѣпленія вдоль нынѣшней мощеной дороги земства, а во второмъ году закончить укрѣпленіе откосовъ и устройство набережной.

Посему предполагается на 1916 годъ испросить сумму 50000 руб., на 1917 г.—48500 руб. и на 1918 г.—60300 руб.

Въ виду высокихъ цѣнъ заявленныхъ владѣльцами земель возможно отчужденіе земель произвести въ порядкѣ принудительнаго отчужденія.

Посему до выясненія стоимости земель возможно испрашиваемую сумму на 1916 г. уменьшить до 40000 руб.

Инженеръ Карлштейнъ.



## ДОКЛАДЪ

**Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку Инженера КАРЛШТЕЙНЪ** объ укрѣпленіи части берега у м. Никополя между существующимъ береговымъ укрѣпленіемъ К. О. П. С. и подъѣздными путями Екатерининской ж. д.

Прилегающая къ м. Никополю береговая линія укрѣплена почти на всемъ протяженіи за исключеніемъ незначительной части частью средствами Кіевского Округа Путей Сообщенія, частью средствами Екатерининской жел. дор. Береговое укрѣпленіе Кіевского Округа П. С. образуетъ набережную удобную для грузки судовъ, какъ при весеннемъ, такъ и примеженнемъ горизонтъ воды.

Неукрѣпленная часть берега сильно подмывается и кромѣ того сама по себѣ служитъ препятствіемъ для сообщенія между набережной и подъѣздными путями жел. дор.

Для цѣлей судоходства указанная цѣнная часть пропадаетъ на протяженіи до 174 пог. саж.

Въ виду изложеннаго весьма желательно на всемъ протяженіи неукрѣпленной части берега возвести береговое укрѣпленіе по общему типу Никопольскихъ береговыхъ обдѣлокъ съ устройствомъ набережной шириною въ зависимости отъ мѣстныхъ условій въ 2 саж. на горизонтѣ 100 саж. по Никопольской водомѣрной рейкѣ.

Для въѣзда и выѣзда съ набережной въ городъ предположено по существующимъ улицамъ устройство 3-хъ съѣздовъ.

Стоимость работъ выражается въ суммѣ 46107 руб. 94 коп.

Работы желательно произвести въ одинъ строительный періодъ, почему предполагается испросить на будущій 1916 годъ кредитъ въ вышеуказанномъ размѣрѣ - 46107 р. 94 коп.

**Примѣчаніе:** копія акта отъ 8 Іюня 1914 г.

Инженеръ *Карлштейнъ.*



## А К Т Ъ.

8 июня 1914 года Начальникъ Екатеринославскаго Отдѣленія Инженеръ Терпуговъ, Помощникъ его по 2-му техническому участку Инженеръ Карлштейнъ, Младшій Ревизоръ Кіевской Контрольной Палаты И. М. Котиковъ произвели на мѣстѣ осмотръ праваго берега р. Н. Днѣпра въ м. Никополѣ между береговымъ укрѣпленіемъ желѣзнодорожной дамбы и береговымъ укрѣпленіемъ Округа П. С. и нашли, что въ данномъ мѣстѣ получается, благодаря размыву берега впадина, крайне неблагопріятная и для направленія въ данномъ мѣстѣ береговой линіи и совершенно прерывающая сообщеніе по набережной, т. к. размывъ подошелъ въ плотную къ частновладѣльческимъ усадьбамъ. Въ виду указаннаго признано необходимымъ соединить оба береговыхъ укрѣпленія постройкой береговой обдѣлки въ промежуткѣ между существующими, по которой и сдѣлать дорогу, какъ по прежней большой обдѣлкѣ Округа П. С., идущей почти вдоль всего берега у м. Никополя. Подлинный за надлежащими подписями.

Инженеръ *Карлштейнъ*.



## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Соевѣщанію по разсмотрѣнію сѣтныхъ предположеній Округа на 1916 годъ.

### ДОКЛАДЪ

Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку Инженера Карлштейна о предполагаемомъ расширеніи Александровской гавани на р. Нижнемъ Днѣпрѣ.

Александровская гавань издавна имѣетъ громадное значеніе для судоходства р. Н.-Днѣпра, какъ первая крупная гавань послѣ пороговъ и какъ центръ, связанный желѣзнодорожными путями съ центральными губерніями черноземной полосы, являющимися житницей Россіи.

Служа въ качествѣ затона для непаровыхъ судовъ, она даетъ возможность принять имъ въ теченіи зимы полный грузъ хлѣба, подвозимаго почти исключительно желѣзной дорогой и немедленно по вскрытіи рѣки отправить его внизъ по рѣкѣ въ Херсонъ и далѣе моремъ за границу.

Гавань у г. Александровска въ настоящее время состоитъ изъ 2-хъ частей верхней, длиною 701,5 саж. и шириною отъ 30-50 саж. и нижней (Орѣховая бухта),—дл. 240 п. саж. и шириной 30 саж. Общая площадь водной поверхности всей гавани 35900 кв. саж. Общее протяженіе причальной линіи въ обѣихъ гаваняхъ и части рѣки между ними равна 1977 п. саж., причемъ 787 п. саж. праваго берега верхней части и лѣваго берега нижней—желѣзной дорогой не обслуживаются. Въ верхней гавани при данномъ, наиболѣе распространенномъ размѣрѣ судовъ возможно размѣстить на зимовку до 140 непаровыхъ судовъ, причемъ разстоянія между судами, требуемая въ пожарномъ отношеніи, будутъ уменьшены до предѣловъ крайней допустимости.

Что же касается Н.-Кривой гавани (Орѣховой бухты), то затономъ для безопасной зимовки судовъ служить она не можетъ, такъ какъ, разъ въ нѣсколько лѣтъ, весной, когда ледъ на р. Н.-Днѣпрѣ еще стоитъ, вскрывается р. Московка и несетъ изъ овраговъ массу льдинъ, направляющихся черезъ р. Роскопанку въ нижнюю гавань. Въ виду опасности такого ледохода для зимующихъ судовъ страховыя общества отказались принимать на страховку грузы на судахъ;



зимующихъ въ указанной гавани.

Во избѣжаніе въ будущемъ возможныхъ катастрофъ въ ниже указываемомъ проектѣ предположено путемъ извѣстнаго рода мѣръ направить ледоходъ не въ гавань, а въ русло Московки съ тѣмъ, чтобы воды, несущія ледъ, впадали въ Днѣпръ ниже гавани.

По свѣдѣніямъ Александровской судоходной дистанціи число судовъ, которыя судовладѣльцы желали-бы помѣстить на зимовку въ Александровской гавани, значительно превышаетъ число могущихъ быть разрѣшенными къ постановкѣ. Въмѣсто 140 помѣщаемыхъ требуется поставить 170—180. Многія изъ нихъ помѣщаются по другимъ затонамъ, Каменки, Никополя и др., лишаясь часто возможности принять зимою грузъ.

Убѣдительнымъ примѣромъ недостатка въ площади для зимовки судовъ являются 1912—13 и 14 года, когда за недостаткомъ мѣста въ Александровской гавани и въ виду настоячивыхъ просьбъ судовладѣльцевъ и хлѣбоотправителей о предоставлении имъ исключительно для цѣлей погрузки хлѣба Верхней Кривой гавани, землечерпательный флотъ М. П. С., въ составѣ двухъ землечерпательныхъ каравановъ и одного парохода, былъ вынужденъ стать на зимовку въ м. Никополь.

Въ виду же наличности (организованной въ 1913 г.) Казенной Александровской ремонтной мастерской, подобное положеніе разбросанности судовъ является въ высшей степени неудобнымъ и невыгоднымъ въ матеріальномъ отношеніи. Надо еще отмѣтить, что, въ виду той же тѣсноты гавани, казенныя суда не могутъ быть расположены такъ, какъ это требовалось бы въ цѣляхъ удобнаго ремонта, а устанавливаются при входѣ въ Верхнюю-Кривую гавань, единственномъ сравнительно свободномъ мѣстѣ, подвергаясь опасности быть поманнными входящими въ гавань и выходящими изъ нея судами.

Въ виду вышеуказанныхъ неудобствъ, какъ для частнаго судоходства, такъ и для судовъ Кіевского Округа Путей Сообщенія, былъ составленъ проектъ расширенія существующей гавани согласно указаній М. П. С., данныхъ въ 1900 г. при проектѣ первоначальнаго устройства гавани.

По этому проекту полагалось устроить второй ковшъ въ верхней гавани параллельно существующему, протяженіемъ 256 п. саж., шириною въ 50 саж. при средне-низкомъ горизонтѣ воды. Въ концѣ новаго ковша проектировалось устройство небольшого эллинга, необходимаго не только для казенныхъ судовъ и снарядовъ, но и для частнаго судоходства, такъ какъ въ настоящее время эллингъ имѣется лишь въ Херсонѣ и при всякомъ, хотя бы малѣйшемъ ремонтѣ подводной части, суда должны идти въ названный пунктъ.

Съ устройствомъ названнаго ковша водная площадь гавани увеличивается на 13392 кв. саж., причальная линія—на 472 п. саж.



Съ осуществленіемъ намѣченныхъ по проекту работъ получаемъ новый затонъ, который вмѣстѣ со старымъ могъ бы вмѣстить до 200 судовъ. Стоимость намѣченныхъ по данному проекту работъ опредѣлена въ 285088 руб. 77 коп.

При обсужденіи указаннаго проекта въ 1912 г. на совѣщаніи въ Кіевѣ работы по устройству ковша признаны необходимыми.

Но на томъ же совѣщаніи представителемъ г. Александровска былъ возбужденъ вопросъ объ углубленіи р. Московки съ самостоятельнымъ выходомъ въ Днѣпръ, независимо отъ расширенія казенной гавани, съ производствомъ всѣхъ расходовъ за счетъ казны, съ расширеніемъ р. Московки за счетъ казенной территоріи, расширеніемъ мостовой съ городской ея стороны и о подъемѣ ея до линіи незатопляемости. По обсужденіи означеннаго вопроса и принимая во вниманіе, что г. Александровску, какъ крупному торговому центру, съ осуществленіемъ проектнаго великаго Черноморско Балтійскаго воднаго пути, будетъ принадлежать одно изъ первыхъ мѣстъ на Н.-Днѣпрѣ, совѣщаніе высказалось за безусловную желательность удовлетворенія ходатайства Александровской Городской Думы независимо отъ расширенія существующей гавани,

Согласно указаннаго пожеланія и указанія Управленія В. В. П. и Ш. Д. былъ составленъ 2 й варіантъ расширенія гавани по руслу Московки.

Въ виду извилистости и узости р. Московки слѣдовать ея изгибамъ не представлялось возможнымъ. Поэтому, принимая во вниманіе желанный минимумъ работъ и плавность кривой береговой линіи, новый ковшъ назначенъ по кривымъ, радіуса отъ 250 до 300 саж., начиная отъ устья Московки до Крѣпостной улицы и по прямой отъ Крѣпостной до Филипповской ул. Ширина ковша запроектирована въ 50 саж. въ прямой участокъ при длинѣ въ общемъ до 700 п. саж. Начиная отъ устья Московки, намѣчаемая гавань проходитъ на протяженіи до 400 п. саж. по городской землѣ, частью Московкой, частью цѣлиной плавни. На остальномъ же протяженіи гавань проходитъ по землѣ, принадлежащей Кіевскому Округу П. С.

У моста, принадлежащаго г. Лифшицу, р. Московку предположено совершенно пересыпать. Вдоль городской стороны запроектирована незатопляемая набережная, шириною до 20 с.

Укрѣпленіе откосовъ проектируется по типу Александровской существующей гавани. Съ набережной проектируются сѣзды на мостовыя, идущія вдоль берега старой и новой гавани.

При выполненіи намѣченнаго проекта водная площадь гавани увеличивается на 40417 кв. саж., т. е. болѣе, чѣмъ въ двое, что дастъ возможность надолго удовлетворить возрастающія потребности судоходства.

Кромѣ того, для нуждъ М. П. С., а также частнаго судоходства, намѣчено мѣсто подъ эллингъ въ 1000 кв. саж. и незатопляемая площадь подъ Казенныя Мастерскія.



Что касается дальнѣйшаго расширенія Александровской гавани въ случаѣ недостаточности въ будущемъ намѣченной проектомъ гавани, то таковое можетъ быть легко достигнуто путемъ устройства дополнительнаго ковша между Верхней Кривою и проектируемой гаванью, площадью въ 10000 кв. саж.

Обслуживаніе ковшей желѣзнодорожными путями не представляется затрудненій.

При устройствѣ гавани необходимо отчужденіе до 20 десятинъ городской земли и до 1000 кв. саж частновладѣльческой.

Общая вмѣстимость обоихъ ковшей доходитъ до 365 судовъ.

Г. Александровскъ, находя въ высшей степени необходимымъ расширеніе гавани по 2 варианту, т. е. съ подходомъ гавани къ городу, въ лицѣ Думы, постановилъ отвести М. П. С. бесплатно для устройства гавани потребное количество земли.

На совѣщаніи, бывшемъ въ Херсонѣ 20-го мая, признано, въ виду будущности г. Александровска съ осуществленіемъ пути Рига-Херсонъ, проведенія новой жел. дор. и интересовъ судоходства, города и уѣзда, необходимымъ расширить Александровскую гавань по 2 варианту, а необходимую сумму испросить на 1915—1917 года.

На совѣщаніи, состоявшемся въ Правленіи Кіевского Округа Путей Сообщенія 6-го іюля 1913 года для обсужденія предположеній Округа о работахъ на 1914 годъ, признано желательнымъ и необходимымъ расширеніе гавани произвести по 2 варианту съ подходомъ къ городу, а затѣмъ, въ случаѣ необходимости, расширить частично верхнюю гавань. Полная стоимость работъ выражается въ 934000 руб., изъ коихъ 682000 руб. падаетъ на устройство новаго ковша и 252000 руб. на дальнѣйшее расширеніе гавани.

Порядокъ работъ намѣченъ слѣдующій:

- 1) въ первый годъ предположено устроить половину ковша,
- 2) во второй — слѣдующую половину и
- 3) въ третій — расширеніе существующей гавани. На выполненіе работъ первой очереди испрашивалась на 1914 г. сумма 34000 руб., но таковая не была отпущена.

Въ виду возможности указанныхъ работъ и все возрастающей потребности, въ виду полной невозможности для Округа поставить всѣ суда и снаряды въ Александровскѣ, гдѣ имѣется Александровская казенная ремонтная мастерская, необходимо испросить вышеуказанную сумму 340000 руб. на 1916 годъ.

Инженеръ Карлштейнъ.



# ПРОГРАММА

работъ на 1916 годъ по оборудованію Нижняго Днѣпра снарядами и непаровыми судами, доложенная Совѣщанію 13 мая 1915 года.

## С н а р я д ы:

1) землечерпательный караванъ для притоковъ рѣки Н. Днѣпра, производительностью въ 25 куб. саж. ....	1	250000 р.;
		250000 р.

## Непаровые суда:

1) брандвахта для землечерпательнаго каравана „Днѣпровскій 3“ (съ жел. бортами и дер. днищемъ) .....	1	20000 р.;
2) гончакъ для перевозки угля для снаряда „Днѣпровскій 3“ .....	1	7000 р.;
3) кладовыя-мастерскія для снарядовъ „Днѣпровскіе 1, 3, 8, 9 и 11“ .....	3	15000 р.;
4) брандвахты для рабочихъ бригадъ .....	2	14000 р.;
5) суда съ желѣзными бортами и деревяннымъ днищемъ для перевозки строительныхъ матеріаловъ .....	2	12000 р.;
6) лайбы для перевозки матеріаловъ .....	2	2500 р.
Итого непаровыхъ судовъ на сумму:..		70500 р.

Инженеръ Карлштейнъ.







# Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916 годъ.

## ДОКЛАДЪ

**Помощника Начальника Екатеринославскаго Отдѣленія по 2-му техническому участку Инженера Карлштейна о расширеніи Александровскихъ Мастерскихъ.**

Министерство Путей Сообщенія къ навигаціи 1913 года располагало на р. Нижнемъ Днѣпрѣ довольно значительнымъ паровымъ флотомъ, въ число судовъ котораго входили:

- 1) 2 землечерпательныхъ машины: „Днѣпровская 1“ и „Днѣпровская 3“, работающія, какъ сосуномъ, такъ и черпаками,
- 2) 3 землесоса: „Днѣпровскій 8“, „9“ и „11“, работающіе лишь сосуномъ,
- 3) 5 пароходовъ технической службы: «Херсонъ», «Никополь», «Бериславъ», «Кичкасъ» и «Екатеринославъ»,
- и 4) 1 пароходъ инспекціонной службы—«Кіевъ».

Согласованными усиліями даннаго флота поддерживались судоходныя условія рѣки въ необходимомъ для судоходства положеніи.

Заданія возможно поддерживать при условіи надлежащаго состоянія снарядовъ и пароходовъ. Послѣднее всецѣло зависитъ отъ ихъ ремонта. Переходя къ этому вопросу, необходимо указать, что ремонтъ судовъ и снарядовъ р. Нижняго Днѣпра производился до 1913 года въ частныхъ заводахъ и мастерскихъ городовъ: Александровска, Никополя и Херсона.

Сущующія въ Кіевѣ казенныя мастерскія Кіевского Округа Путей Сообщенія не могли исполнять ремонта за дальностью разстоянія и въ виду отрѣзанности ихъ отъ Нижняго Днѣпра.

Заводы же и мастерскія городовъ: Александровска, Никополя, т. е. тѣхъ центровъ зимовки, гдѣ преимущественно находятся снаряды, не являются вполне приспособленными къ ремонту снарядовъ, такъ какъ подавляющее большинство изъ нихъ занимается изготовленіемъ земледѣльческихъ орудій.



Благодаря также незаинтересованности въ заказахъ, отда-ленности мѣста зимовки снарядовъ отъ города—наблюденіе за ремонтомъ было затруднительно, самый ремонтъ обходился дорого и производился несвоевременно.

Но волей или неволей приходилось обращаться къ содѣйствію частныхъ заводовъ, соглашаясь на всѣ ихъ условія, не мечтая подчасъ даже о срочности, которая въ нѣкоторыхъ случаяхъ играла первенствующую роль.

Ненормальность подобнаго положенія была ясна и обратила на себя вниманіе Округа, коимъ было разрѣшено по журналу Общаго Присутствія организовать въ г. Александровскѣ мастерскую простѣйшаго типа для ремонта судовъ и снарядовъ р. Н Днѣпра.

Въ виду особаго характера Александровской мастерской позволю себѣ сказать нѣсколько подробнѣе объ ея организациі.

Во главѣ мастерской не назначается особое лицо, а завѣдываніе ею было поручено Начальнику 2-го технического участка. Для непосредственнаго же наблюденія за производствомъ работъ былъ назначенъ мастеръ съ окладомъ въ 125 руб. въ мѣсяцъ.

Во время ремонта вся машинная команда снарядовъ и пароходовъ поступаетъ въ распоряженіе мастерской и распределяется на тѣ или иныя работы по ихъ способностямъ.

Съ механической стороны для оборудованія мастерской при ея организациі предполагалось приобрести лишь одинъ токарно—винторѣзный станокъ, размѣромъ между центрами 2000 мм. Въ виду же необходимости въ другихъ станкахъ, какъ токарныхъ, такъ и сверлильныхъ, таковые предполагалось взять со снарядовъ.

Подъ помѣщеніе мастерской предназначенъ былъ баракъ рабочей артели 2-го технического участка площадью 18 кв. саж.

Такъ какъ на организацию мастерской разрѣшеніе было получено лишь въ концѣ Декабря 1912 года, работы же по ремонту снарядовъ и пароходовъ необходимо было вести срочно, къ оборудованію мастерской пришлось приступить, не задаваясь обширными задачами, но ограничиваясь лишь цѣлью, какъ можно скорѣе пустить мастерскую въ ходъ.

На устройство мастерской было отпущено 310 руб. За незначительностію отпущенной суммы съ первыхъ же шаговъ пришлось подумать объ удешевленіи всѣхъ приспособленій, въ ущербъ даже удобства работы.

Имѣя всего лишь 18 кв. саж. помѣщенія необходимо было совмѣстить въ этомъ помѣщеніи нѣсколько цеховъ.

Рабочій баракъ былъ приспособленъ подъ токарно-слесарный цехъ. Вслѣдствіе ограниченности помѣщенія станки приходилось поставить вблизи другъ друга, что вредно отражалось на продуктивности работы, такъ какъ часто перенесеніе вещей для одного станка вызывало необходимость въ остановкѣ другого.



Тамъ же были установлены: стелажі, двигатель, кладовая, конторка писца.

Оборудованіе цеха было собрано изъ разныхъ мѣстъ. Станки токарные и сверлильные взяты были съ землечерпательныхъ машинъ, двигателемъ служила паровая лебедка парохода Херсонъ, (паровой котелъ былъ взятъ съ бурильницы изъ Екатеринослава, при чемъ былъ поставленъ въ особый пристройкъ).

Кузница на три горна была помѣщена въ специально выстроенномъ сараѣ, площадью 3 x 3 кв. саж.

При такихъ тяжелыхъ условіяхъ мастерская открылась 15 го Января 1913 года и къ навигаціи 1913 г. отремонтировала два землесоса, два парохода и исполнила рядъ другихъ мелкихъ работъ.

Предположеніе относительно количества работъ при открытіи мастерской въ скоромъ времени оказалось черезчуръ скромнымъ. Потребность въ мастерской сказывалась съ теченіемъ времени все сильнѣе, дѣятельность ея дѣлалась все разнообразнѣй. Такъ при открытіи ея на мѣстныхъ работахъ предполагалось чугунное и мѣдное литье получать вчернѣ но, по ознакомленіи съ цѣнами мѣстныхъ заводовъ, отъ этой мысли пришлось отказаться.

По заявленію одного изъ заводовъ цѣна пуда отливки вчернѣ—30 руб., при моделяхъ, изготовленныхъ Александровской мастерской. При полученіи при отливкѣ брака, послѣдній брался заводомъ по цѣнѣ лома. При этихъ условіяхъ стоимость пуда бронзы при переплавѣ выразилась бы въ суммѣ до 50 руб.

Подобныя условія были неприемлемы и слѣдствіемъ ихъ было рѣшеніе построить временно малую мѣдно-литейную, отдѣливъ для этого мѣсто въ кузницѣ. Для работъ былъ приглашенъ литейщикъ, трудъ котораго оплачивался сдѣльно съ пуда.

При такихъ условіяхъ оказалось возможнымъ вести работу экономно, срочно, отливая именно тѣ части, которыя подлежали обработкѣ въ данное время въ токарномъ цехѣ и имѣть увѣренность въ надлежащемъ качествѣ бронзы.

Почти тѣ же условія заставили построить чугунно-литейный цехъ.

Для производства тѣхъ или иныхъ работъ мастерская по мѣрѣ надобности пріобрѣтала за счетъ средствъ, отпускаемыхъ на работы, станки и прочія приспособленія и возводила необходимыя постройки.

Къ осени 1913 года, т. е. къ наступленію ремонтнаго періода 1913/14 г., мастерская обладала:

токарно-слесарнымъ цехомъ, площадью 18 кв. саж.,  
кожегаркой при немъ, отдѣльной площадью 4.16 кв. саж.,  
чугунно—и мѣдно-литейной со всѣми принадлежностями, площадью 20 кв. саж.,



кузницей на три горна,  
котельнымъ цехомъ,  
кладовой въ 5.13 кв. саж.  
и—слѣдующимъ инвентаремъ:

1) токарно-винторѣз. станкомъ, разстояніемъ между центрами 3 метра. ....	1900 р.
2) тоже, разстояніемъ между центрами 2 метра. ....	900 р.
3) продольно строгательнымъ станкомъ .....	1000 р.
4) сверлильнымъ станкомъ .....	265 р.
5) быстроходнымъ сверлильнымъ станкомъ ...	135 р.
6) болторѣзнымъ станкомъ .....	100 р.
7) наждачнымъ станкомъ .....	26 р.
8) центробѣжной пилой .....	50 р.
9) до 600 пудовъ опокъ .....	1200 р.
и 10) мелкими инструментами на сумму .....	300 р.

Кромѣ того за тѣ же средства было проведено во всѣ помѣщенія мастерской электрическое освѣщеніе и построенъ домъ для канцеляріи и квартиры старшаго мастера, площадью 20 кв. саж.

Всѣ помѣщенія обнесены деревяннымъ заборомъ.

Изъ перечисленнаго явно видно жизненность мастерской, исполнявшей всѣ работы къ необходимому сроку и давшей такое значительное сбереженіе, въ видѣ выше перечисленныхъ зданій и инвентаря, стоимость коихъ въ круглой цифрѣ выражается въ 7000 рублей.

Если бы выполнять ремонтныя работы на заводѣ, то пришлось бы всю отчисленную сумму по дефектной вѣдомости уплатить заводу полностью, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже потребовалось бы доассигнованіе.

Оборотъ мастерской за 1913 годъ достигъ 34862 руб., въ семъ же году будетъ значительно болѣе, такъ какъ уже къ настоящему моменту имѣется работъ на 52847 руб. 46 коп.

Операции мастерской постепенно развиваются и, кромѣ обыкновеннаго текущаго ремонта машинъ, она исполняетъ всѣ работы по мѣдно — чугунному литью, производа крупныя котельныя работы, какъ напримѣръ постройку 47 паръ понтоновъ, постройку желѣзнаго корпуса парового катера «Малютка», карчеподъемницы на двухъ спаренныхъ судахъ типа подчалка и проч.

Съ постепеннымъ развитіемъ операций мастерской недостаточность помѣщеній и оборудованія сказывается все рѣзче. Тѣснота помѣщенія отражается на продуктивности и удобствѣ работъ, недостатокъ станковъ заставляетъ назначать сверхъурочныя работы, вызывая этимъ удорожаніе производства.

Въ виду новыхъ потребностей мастерской и ея жизненности въ настоящее время предъявляю собранію схематическій проектъ оборудованія Александровской мастерской.



Мастерскую предполагено расположить на участкѣ, принадлежащемъ Кіевскому Округу Путей Сообщенія, между городской водокачкой и границей отчужденія, выдѣливъ подъ дворъ мастерской до 2400 кв. саж. Мѣстоположеніе это очень удобно въ виду нахождения между рѣкой и гаванью, такъ какъ имѣетъ подходъ для судовъ съ двухъ сторонъ.

На этой территоріи предполагается возвести зданія:

I.	1) Токарнаго цеха, площ. въ	60 кв. с., „стоимостью“	9600 р.
	2) Слесарнаго цеха, „	50 кв. с., „	8000 р.
	3) Кузнечнаго цеха, „	40 „ „ „	6400 р.
	4) Чугунно и мѣдно-литейной, 90	„ „ „	17520 р.
	5) Котельнаго цеха, „	120 „ „ „	14400 р.
	6) Столярнаго цеха, „	50 „ „ „	8000 р.
	7) Конторы „	50 „ „ „	8000 р.
	8) Магазины „	50 „ „ „	8000 р.
	9) Службы—аптеки и столовой „		8000 р.
	10) Навѣсы при чугуно и мѣдно-литейной „		6120 р.
И т о г о . . .			94040 р.

II. На оборудованіе цеховъ потребуется:

1) Токарнаго . . . . .	17000 р.
2) Слесарнаго . . . . .	4200 р.
3) Кузнечнаго . . . . .	4000 р.
4) Чугунно мѣдно-литейнаго . . . . .	3750 р.
5) Котельнаго . . . . .	8000 р.
6) Столярнаго . . . . .	3000 р.
И т о г о . .	39950 р.

III. Электрическое освѣщеніе . . . . .	1600 р.
IV. Водопроводъ . . . . .	1800 р.
V. Пути и вагонетки . . . . .	3300 р.
VI. Заборы . . . . .	1500 р.
VII. Паровое отопленіе . . . . .	2000 р.

Кромѣ зданій необходимо оборудовать эллингъ, на что по приблизительному подсчету потребуется до 13000 руб.; а всего на зданія, оборудованіе и эллингъ . . . . . 157190 р.

Необходимость мастерской въ Александровскѣ была признана еще до осуществленія устройства мастерской, при чемъ испрашивалось на 1913 годъ, согласно постановленія Совѣщанія по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Кіевского Округа Путей Сообщенія бывшаго въ Кіевѣ 2-го Іюня 1912 года, на первоначальное устройство и оборудованіе 40000 р.

Потребность въ зданіяхъ назрѣла до крайности и самымъ экономнымъ рѣшеніемъ была бы постройка въ будущемъ году новыхъ мастерскихъ съ отпускомъ для этой цѣли до 150000 р.

Въ случаѣ же невозможности единовременнаго отпуска испрашиваемыхъ значительныхъ средствъ въ будущемъ году, во избѣжаніе перерыва въ работѣ, необходимо построить и



оборудовать токарный и слесарный цехи и контору, для чего потребуется испросить кредитъ въ 46800 руб., или кругло 50000 руб.

Остальные цехи могутъ создаваться постепенно въ 1916/17 годахъ по мѣрѣ отпуска средствъ.

Лишь при устройствѣ зданій и надлежащаго оборудованія цеховъ Александровская мастерская можетъ вполне твердо стать на ноги и продолжать успѣшно свою плодотворную дѣятельность.

Инженеръ **Карлштейнъ.**



## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предложеній Округа на 1916-й годъ.

# ДОКЛАДЪ

**Вр. Завѣдывающего Техническимъ Участкомъ р. Днѣпра у  
г. Кіева Инженера Прокопенкова о работахъ по улучшенію  
Старосельскаго и Вышгородскаго перекатовъ.**

Представляемый проектъ является нѣсколько видоизмѣненной частью общаго проекта коренного улучшенія Днѣпра, обнимающаго громадное протяженіе отъ г. Екатеринослава до устья р. Березины и находящагося нынѣ въ Главномъ Управленіи В. В. П. и Ш. Д. Въ свое время эти работы входили въ общій проектъ выправительныхъ сооружений на р. Днѣпрѣ у г. Кіева, составленный Инженеромъ Максимовичемъ, и ожидаютъ въ настоящее время своей очереди выполненія.

Проектъ имѣетъ въ виду рѣзко опредѣленный участокъ рѣки, могущій до извѣстной степени быть разсматриваемымъ самостоятельно и независимо отъ общаго проекта.

Здѣсь на протяженіи 12-ти верстъ рѣка имѣетъ три очень сближенныхъ между собой переката: Старосельскій, Вышгородскій и Устье-Деснинскій; взаимная близость перекатовъ является для даннаго участка рѣки весьма характерной.

Проектъ касается лишь  $\frac{2}{3}$  длины участка и заключаетъ въ себѣ выправительныя работы лишь на двухъ первыхъ по теченію перекатахъ Старосельскомъ и Вышгородскомъ, оставляя третій въ его теперешнемъ видѣ.

Перекаты эти въ мелководье представляютъ весьма значительныя затрудненія для судоходства. Временами глубина на нихъ падаетъ до  $\frac{3}{4}$  аршина, и приходится прибѣгать къ постановкѣ досчатыхъ щитовъ, землечерпанію и т. п. Въ то же время выдвигаются все новыя задачи, становящія невозможнымъ откладывать на долгій срокъ улучшеніе этихъ перекатовъ. Уже въ 1913 г. на Совѣщаніяхъ съ участіемъ представителей общественныхъ организаций въ Кременчугѣ и Кіевѣ была отмѣчена необходимость этихъ работъ.

Нынѣ наши водные пути и въ частности Днѣпръ призваны служить, благодаря обстоятельствамъ военнаго времени, осо-



бенно интенсивно для массового передвиженія грузовъ, угля и т. п.

Въ связи съ постройкой второго желѣзнодорожнаго моста въ Кіевѣ, утвержденнаго уже Инженернымъ Совѣтомъ въ 1914 г., при чемъ ось его проходитъ немного ниже впаденія рукава „Десенка“ въ рукавъ „Черторой“, является необходимостью въ выправленіи и перетрассировкѣ р. Днѣпра съ помощью дорогостоящихъ сооружений, начиная отъ урочища „Бобровня“. Имѣя въ виду близость этихъ работъ къ мѣстонахожденію разсматриваемыхъ перекатовъ, регулированіе этихъ послѣднихъ несомнѣнно окажетъ свое полезное дѣйствіе и для первыхъ, умѣряя количество поступающихъ къ нимъ насосовъ.

Въ виду вышесказаннаго представляется весьма желательнымъ выполнить проектируемыя работы въ возможно короткій срокъ.

Рѣка Днѣпръ у села Вышгородъ имѣетъ довольно опредѣленное и устойчивое русло и отходить отъ праваго высокаго берега, направляясь по плоской широкой равнинѣ и развѣтвляясь на отдѣльные рукава. При раздѣленіи и сліяніи рукавовъ отлагаются наносы, образуются мели болѣе или менѣе обширныя, и теченіе принимаетъ разнообразный характеръ по силѣ и направленію. Продукты размыва береговъ отлагаются непосредственно ниже мѣста размыва въ руслѣ рѣки, ибо ослабленное теченіе не въ силахъ снести наносовъ далѣе; такимъ образомъ перекаты постепенно растутъ.

Для достиженія поставленной нами цѣли улучшенія судоходныхъ условій предположено произвести урегулированіе меженнаго русла рѣки, примѣнивъ, соображаясь съ дѣйствительнымъ положеніемъ перекатовъ и въ связи со степенью размываемости береговъ Днѣпра, систему струенаправляющихъ плотинъ, запрудъ, полузапрудъ и береговыхъ обдѣлокъ, стремясь сосредоточить меженнія воды въ главномъ руслѣ.

Относительно третьяго переката Устье-Деснинскаго слѣдуетъ ожидать, что съ выправленіемъ предыдущихъ количество поступающихъ къ нему наносовъ будетъ менѣе значительно, и потому условія судоходства по нему сдѣлаются болѣе благоприятными.

Ширина трассы проектируемаго русла предусматривается въ 150 саж.

Основой образованія находящагося въ верхнемъ концѣ разсматриваемаго участка Старосельскаго переката служить боковой рукавъ „Коноплянка“. Въ лѣтнее время онъ пересыхаетъ, при болѣе же высокихъ горизонтахъ онъ беретъ значительную часть расхода воды. Кромѣ того здѣсь имѣются еще два боковыхъ рукава отъ лѣваго берега „Рѣчище 1-е“ и „Рѣчище 2-е“, соединяющіеся недалеко отъ истоковъ въ одинъ общій рукавъ, впадающій въ Днѣпръ нѣсколько выше устья



Десны. Послѣдніе два протока въ 1909 г. были пересыпаны рефулернымъ грунтомъ помощью землечерпательныхъ машинъ и затѣмъ въ зиму 1909—1910 г.г. были перекрыты фашинными тюфяками. Въ послѣдующіе годы оба послѣдніе рукава были неоднократно капитально ремонтированы и въ настоящее время могутъ считаться совершенно закрытыми.

Выправленія переката предположено достигнуть устраненіемъ основной причины его образованія, т. е. перекрытіемъ праваго бокового рукава „Коноплянка“ въ двухъ самыхъ узкихъ и мелкихъ мѣстахъ помощью двухъ запрудъ №№ 1 и 2; затѣмъ образуется правильная трасса на главномъ руслѣ постройкой отъ праваго берега девяти полузапрудъ, при чемъ лѣвый вогнутый берегъ предположено укрѣпить тюфячной береговой обдѣлкой, введя въ общую линію берегового укрѣпленія и продольную плотину по линіи трассы, служащую продолженіемъ береговой обдѣлки, а равно и существующія запруды на двухъ вышеупомянутыхъ перекатахъ Рѣчище 1 и 2.

Слѣдующій внизъ по теченію перекалъ находится у села Вышгородъ. Вызывается онъ весьма большой шириной меженяго русла и несовпаденіемъ направленія весеннихъ струй съ таковыми же меженними. Здѣсь подводная коса тянется, при ширинѣ русла до 300 саж., отъ лѣваго берега, перекрывая отчасти фарватеръ, такъ что ежегодно, для образованія глубокаго хода, приходится здѣсь ставить землечерпательную машину. Въ проектѣ для уничтоженія этой мели предположено поднять лѣвобережную косу, сдѣлавъ ее для мелководья надводною посредствомъ устройства четырехъ полузапрудъ отъ лѣваго берега, при чемъ, въ виду съуженія благодаря этимъ полузапрудамъ русла до нормальной трассы 150 саж., противоположный берегъ предположено укрѣпить на протяженіи около 500 саж.

Типъ сооруженій принять общій на обоихъ перекатахъ.

А) Запруды имѣютъ ширину по верху 2 сажени, одиночные откосы съ земляной присыпкой съ напорной стороны и съ перекрытіемъ верха  $1\frac{1}{2}$  футовыми тюфяками при слоѣ камня въ 0.05 саж.

Б) Полузапруды—имѣютъ обычный типъ фашинныхъ сооруженій съ одиночными откосами, шириною по верху 1 саж., съ уширеніемъ головной оконечности на протяженіи пяти саж. до двухъ саженой, при чемъ въ мѣстахъ съ наибольшимъ напоромъ теченія по дну подъ полузапрудами прокладываются тюфячныя ленты съ переменною шириною въ зависимости отъ глубины даннаго мѣста. Въ головныхъ оконечностяхъ прокладываются  $1\frac{1}{2}$  футовые тюфяки размѣромъ  $6 \times 10$  саж.

В) Береговые укрѣпленія спроектированы въ видѣ  $1\frac{1}{2}$  футоваго фашиннаго тюфяка, шириною 10 саж., изъ коихъ 5.33 саж. надводнаго и 4.67 саж. подводнаго тюфяка, съ лентами



въ видѣ травтрсовъ какъ съ береговой такъ и съ рѣчной стороны (береговые черезъ 18 саж. въ свѣту, размѣромъ 2X2 саж., при чемъ промежутки между траверсами по горизонтальной площадкѣ заполняются хворостяной выстилкой, а рѣчные черезъ 16 саж. въ свѣту, шириною 4 саж., длиною по нормали къ берегу тоже 4 саж.). Подобный типъ оказался весьма цѣлесообразнымъ на береговомъ укрѣпленіи Днѣпра ниже устья Десны, гдѣ промежутки между траверсами быстро зктынуло песчаными отложеніями.

Г) Струенаправляющія плотины спроектированы шириною по верху 2.00 саж. съ одиночными откосами, съ проложеніемъ туючныхъ лентъ подъ подошвою плотинъ и перекрытіемъ верха плотины 1½ фут. туюякомъ.

Опытъ регуляціонныхъ работъ по р. Днѣпру показалъ, что нормальное къ трассѣ расположеніе полузапрудъ болѣе рационально, нежели наклонное, и потому расположеніе всѣмъ полузапрудамъ придается нормальное къ трассѣ. При слабомъ грунтѣ береговъ Днѣпра расположеніе полузапрудъ подъ угломъ къ трассѣ влечетъ за собой размывъ корней полузапрудъ, продольное теченіе въ весеннюю воду сильно подмываетъ полузапруды у корней и приводитъ въ дальнѣйшемъ къ ихъ разрушенію.

Наиболѣе удобное время для производства работъ іюль, августъ, сентябрь и октябрь мѣсяцы, чтобы подводныя части можно было выполнить при самомъ низкомъ горизонтѣ и надводныя соорудить изъ хвороста осенней рубки, а также, чтобы успѣть, съ помощью рабочихъ бригадъ по береговымъ укрѣпленіямъ произвести посадку черенковъ. Работать въ зимнее время, въ виду трудности достигнуть работы хорошаго качества, крайне нежелательно.

### Работы 1-й очереди на 1916-й годъ.

#### *Старосельскій перекатъ:*

1) струенаправляющая плотина .....	60400 р.
траверсъ № 1 .....	6100 р.
"      № 2 .....	8300 р.
Итого ...	74800 р.
2) береговое укрѣпленіе на лѣвомъ берегу .....	113500 р.
Итого ...	188300 р.

#### *Вышгородскій перекатъ:*

3) береговое укрѣпленіе .....	50800 р.
Всего работъ 1-й очереди...	239100 р.



**Работы 2-й очереди:***Старосельскій перекашъ:*

1) запруда № 1 .....	15600 р.
"      № 2 .....	14100 р.
2) 9-ть полузапрудъ .....	79400 р.
плотина у Рѣчищъ 1 и 2 служащая	
продолженіемъ обдѣлки .....	92300 р.

*Вышгородскій перекашъ:*

3) 4 полузапруды .....	61100 р.
Всего работъ 2-й очереди...	262500 р.

Такимъ образомъ общая стоимость работъ опредѣляется въ 501600 рублей.

Вр. Завѣдывающій техническимъ участкомъ р. Днѣпра  
у гор. Кіева Инженеръ **Прокопенковъ.**







## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ съвѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916-й годъ.

### ДОКЛАДЪ

Вр. завѣдывающаго техническимъ участкомъ р. Днѣпра у г. Кіева Инженера Прокопенкова къ проекту возведенія въ 1915 г. 3-хъ полузапрудъ и 1-ой запруды въ концѣ береговсй обдѣлки въ уроч. „Бобровня“ на лѣвомъ берегу рѣки Днѣпра.

Большая песчаная коса праваго берега, расположенная противъ нижней части береговой обдѣлки у ур. „Бобровня“ въ послѣдніе годы значительно стала увеличиваться и продвигаться внизъ, что неблагопріятно отразилось на состояніи рѣки. Такой ростъ косы сѣззилъ и пригналъ теченіе къ лѣвому берегу, что повлекло размывъ такового, угрожая отмыть даже самую обдѣлку.

Продвиженіе же косы внизъ вызвало, за счетъ нарастанія ея, интенсивный размывъ ниже расположенной лѣвой косы, въ результатѣ чего судовой ходъ отъ лѣваго берега къ правому сталъ, по мѣрѣ размыва послѣдней, перемѣщаться ниже, а струи потока, рѣзко поворачивая къ Наталковскому укрѣпленію, тѣмъ самымъ способствуютъ въ части наибольшаго напора ихъ, скорѣйшему его изнашиванію (чѣмъ можно очевидно объяснить и замѣченное въ послѣдніе годы послѣдовательное разрушеніе укрѣпленія сверху внизъ вмѣстѣ съ перемѣщеніемъ фарватера также внизъ).

Въ предусмотрѣніе такого положенія въ части между лѣвымъ и правымъ укрѣпленіями, отъ лѣваго берега, для отжатія струй и созданія наивыгоднѣйшаго подхода ихъ къ Наталковскому укрѣпленію, были еще въ 1904-1905 г.г. возведены 2 полузапруды легкаго типа. Но скорое перемѣщеніе въ ихъ сторону всего напора теченія, по причинамъ вышеизложеннымъ, быстро повлекло ихъ разрушеніе, послѣдствіемъ чего образовался перекалъ глубиною въ 0,60 саж., который продолжаетъ и въ настоящее время засоряться частицами размываемаго выше берега.



Создавшееся столь неблагоприятное состояніе рѣки еще больше можетъ развиваться, если главное теченіе (какъ это было въ 1911 году) перемѣстится за песчаный просередъ (расположенъ противъ средней части береговой обдѣлки у ур. „Бобровня“); въ этомъ случаѣ, все теченіе по выходѣ изъ за просереда устремится къ лѣвому неукрѣпленному берегу и песчаной лѣвой косѣ, размывъ коихъ тогда пойдетъ еще болѣе ускореннымъ образомъ и приведетъ къ нежелательнымъ послѣдствіямъ.

Вотъ тѣ причины, кои вызываютъ необходимость и неотложность возведенія проектируемыхъ полузапрудъ, тѣмъ болѣе, что разрушеніе существовавшихъ доказываетъ полезность ихъ дѣйствія.

Предполагаемая полузапруда, проектируется изъ фашинной кладки, шириной по верху въ 1 саж., съ одиночными откосами. Основаніемъ каждой полузапруды служить донный 1½ фут. тюфякъ съ загрузкой гранитнымъ камнемъ по 0,05 куб. саж. на квадратъ, для предохраненія ея отъ подмыва. Голова каждой полузапруды запроектирована по типу одобренному Правленіемъ Округа отъ 1-го апрѣля 1914 года за № 171. Корень сооруженія закрѣпляется въ надводной части каменной мостовой на мху, толщ. въ 0,14 саж., а въ подводной 1 1/2 фут. тюфяками съ загрузкой гранитнымъ камнемъ по 0,05 на кв. саж. Гребень каждого сооруженія устраивается съ нѣкоторымъ уклономъ, такъ какъ голова полузапруды проектируется до горизонта воды = ÷ 0,75 саж., а гребень у корня до ÷ 1,00 саж.

Существующая береговая обдѣлка продолжается на 20,00 саж. 1 1/2 фут. тюфяками въ надводной и подводной частяхъ съ загрузкой камнемъ по 0,05 на квадратъ въ виду образованія здѣсь вымоины.

Обозначившійся же въ концѣ береговой обдѣлки протокъ, для предупрежденія дальнѣйшаго его развитія, перекрывается фашинной запрудой, шириной по гребню въ 1 саж., съ одиночными откосами.

Гребни всѣхъ сооруженій пригружаются гранитнымъ камнемъ по 0,06 куб. саж. на квадратъ.

Неотложность и необходимость этихъ работъ признана весенней комиссіей 1914 г.

На 1916 г. вносится сумма 40000 руб.

Инженеръ Прокопенковъ.



## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916-й годъ.

### ДОКЛАДЪ

**Помощника Начальника Кіевского Отдѣленія по 3 техническому участку Инженера Грузинцева, о выправительныхъ работахъ на р. Днѣпрѣ, предполагаемыхъ къ производству въ 1916 году въ 3-мъ техническомъ участкѣ Кіевского Отдѣленія.**

Вслѣдствіе происшедшихъ въ истекшемъ году административныхъ перемѣнъ, районъ 3-го технического участка въ настоящее время охватываетъ часть Средняго Днѣпра отъ гор. Кіева (жельзно-дорожній мостъ Московско-Кіево-Воронежской ж. д.) до г. Градижска, протяженіемъ около 265 верстъ. На указанномъ протяженіи, со времени возникновенія работъ на р. Днѣпрѣ (1893—1894 г.г.), выправительныя сооруженія были сосредоточены только въ 2-хъ отдѣльныхъ, представлявшихъ наибольшія препятствія судоходству участкахъ рѣки: „Свято-славовъ-Бродъ“ и у г. Черкасы.

Для характеристики въ судоходномъ отношеніи названныхъ районовъ рѣки будетъ вполне достаточно, если упомянемъ, что, до предпринятыхъ капитальныхъ улучшеній, судоходныя глубины въ низкую межень падали нерѣдко до 4-хъ и даже 3-хъ четвертей, т. е. до предѣловъ, почти исключающихъ возможность правильнаго и безостановочнаго грузового движенія.

Послѣ постройки на этихъ перекатахъ рѣки выправительныхъ сооружений и въ связи съ развившимся въ послѣдніе годы землечерпаніемъ, теперь, столь рѣзкаго паденія судоходныхъ глубинъ, конечно, не замѣчается, тѣмъ не менѣе, переходя къ обзору очередныхъ задачъ коренного улучшенія р. Днѣпра въ предѣлахъ 3-го технического участка, надлежитъ замѣтить, что даже районы рѣки на перекатѣ „Свято-славовъ-Бродъ“ и у г. Черкасы далеко не могутъ считаться вполне выправленными и предъявляютъ, особенно у второго пункта, въ смыслѣ дополнительныхъ сооружений, цѣлый рядъ неотложныхъ и дорого стоящихъ требованій.



Главнымъ недостаткомъ системы сооружений на перекаатъ „Святославовъ-Бродъ“, помимо слабой конструкціи сооружений, является несоразмѣрно, (съ шириной принятой трассы, составляющей 175 п. с.) большое разстояніе между отдѣльными полузапрудами, доходящее въ нѣкоторыхъ мѣстахъ регулированного участка до 300 и даже до 350 п. с.

Вытекающія отсюда послѣдствія, по своему значенію, могутъ быть раздѣлены на слѣдующія двѣ категоріи:

во-первыхъ, имѣютъ мѣсто образование и движеніе въ отдѣльныхъ пунктахъ трассированнаго пути (гдѣ разстояніе между полузапрудами особенно велико) значительныхъ наносныхъ песчаныхъ отмелей, которыя, сильно суживая и искривляя судовый ходъ, почти ежегодно требуютъ вмѣшательства землечерпанія, безъ полученія при томъ сколько нибудь прочныхъ результатовъ;

во-вторыхъ, благодаря значительному разстоянію между полузапрудами, наблюдаются вдоль послѣднихъ сильныя мѣстные теченія, каковыя, препятствуя образованію между сооружениями сплошныхъ песчаныхъ отложений, вызываютъ въ связи съ отмѣчной выше слабой конструкціей полузапрудъ и несоразмѣрно большимъ, при маломъ числѣ ихъ, приходящимся на каждую (полузапруду), подпоромъ,—ежегодные дорого стоящіе ремонты, какъ капитальный, такъ и обыкновенный.

Переходя ко второму регулированному району р. Днѣпра, а именно у г. Черкассы, надлежитъ сказать, что тамъ, вслѣдствіе рѣзкихъ измѣненій въ бытѣ рѣки съ одной стороны, съ другой, благодаря постройкѣ моста ж. д. линіи Одесса—Бахмачъ подъ острымъ угломъ къ существовавшей трассѣ, достигнутыя въ предшествующіе годы результаты выправленія измѣнились до такой степени, что явилась неотложная потребность капитальнаго перепроектированія трассы.

Въ настоящее время заканчивается уже разработка новаго проекта коренного выправленія участка р. Днѣпра у г. Черкассы, въ основу коего легли: перетрассировка воднаго пути нормально къ оси вышеупомянутаго моста, закрытіе рукава „Старый-Днѣпръ“ и регулированіе, теперь уже вполне развивавшагося, лѣваго рукава „Грузской“. Осуществленіе проекта, въ части его связанной съ устройствомъ моста, будетъ исполнено за счетъ суммъ, внесенныхъ въ депозитъ Правленія Округа Управленіемъ по постройкѣ ж. д. линіи Одесса—Бахмачъ, а въ остальныхъ частяхъ—за счетъ казны, для чего своевременно будутъ испрошены соотвѣтственные кредиты.

Кромѣ этихъ двухъ районовъ 3-го технического участка, гдѣ регулированіе начато и въ значительной мѣрѣ уже и проведено въ жизнь, на очередь болѣе или менѣе близкаго будущаго ставится также вопросъ выправленія большаго, протяженіемъ около 40 верстъ, участка р. Днѣпра отъ с. Змогайловки до с. Бужина. Здѣсь р. Днѣпръ, раздѣленная на много почти одинаковой мощности рукавовъ и протекая болѣею



частью въ сравнительно низкихъ песчаныхъ сильно размываемыхъ берегахъ, представляетъ чрезвычайныя препятствія судоходству, вызывая ежегодно потребность въ значительныхъ землечерпательныхъ работахъ, при томъ безъ особенно устойчивыхъ результатовъ.

Проектъ коренного выправленія участка р. Днѣпра Змогайловка—Бужинъ уже составленъ, и, такъ какъ, стоимость его выражается въ нѣсколькихъ милліонахъ, то послѣдній и будетъ внесенъ въ Законодательныя Учрежденія, какъ отдѣльный законопроектъ.

Наряду съ перечисленными выше, по размѣрамъ регулируемыхъ районовъ, главными очередными задачами коренного улучшенія р. Днѣпра, въ предѣлахъ 3-го участка, въ настоящемъ докладѣ намѣчаются также и пункты выправленія несравненно меньшихъ протяженій. Такими предположеніями, могущими при томъ по рѣзкимъ особенностямъ и задачамъ выправленія быть объединенными въ одну группу, являются: укрѣпленіе лѣваго берега р. Днѣпра у Песчанниковой Заборы вблизи с. Подсѣннаго и выправленія р. Днѣпра у с. Трактомирова.

Дѣло въ томъ, что и с. Подсѣнное и м. Трактомирово находятся въ Букринъ-Переяславскомъ районѣ рѣки, характеризующимся появленіемъ въ руслѣ твердыхъ скалистыхъ песчанниковыхъ грядъ, образующихъ рядъ заборъ, изъ коихъ Подсѣнныя и Трактомировскія до ближайшаго времени являлись наиболѣе опасными, а потому и наиболѣе извѣстными.

Представляемые проекты предусматриваютъ закрѣпленіе въ названномъ районѣ рѣки самопроизвольно образовавшагося, въ общемъ чрезвычайно благопріятнаго, современнаго положенія фарватера, такъ какъ далѣе, даже въ недалекомъ будущемъ, судовый ходъ можетъ снова подвинуться на заборы, и тогда для расчистки русла отъ опасныхъ подводныхъ препятствій явится необходимость примѣненія дорого стоящихъ перемычекъ.

Наконецъ, на третье мѣсто по своему относительно скромному значенію въ общей системѣ предполагаемаго коренного улучшенія р. Днѣпра, могутъ быть отнесены всѣ остающіеся, объединенныя внѣшнимъ образомъ въ серію работъ по береговымъ обдѣлкамъ, предположенія. Обстоятельства, заставляющія изъ значительнаго числа всѣхъ ожидающихъ осуществленія работъ по береговымъ укрѣпленіямъ, выдвинуты въ ближайшую очередь данныя, были двоякаго рода: судоходнаго и экономическаго значенія.

Проектируемая къ исполненію въ 1916 г. береговая обдѣлка намѣчается въ такихъ участкахъ рѣки, гдѣ размывъ береговъ уже дошелъ до границъ трассы или предусматриваемой проектомъ коренного улучшенія р. Днѣпра или же въ нынѣшнемъ своемъ положеніи наиболѣе удобной для судоходства



Своевременное закрѣпленіе этихъ, обыкновенно слабо-выпуклыхъ, большею частью чисто-песчаныхъ и сильно разрушаемыхъ береговъ, помимо очень важнаго само по себѣ точнаго выполненія проектныхъ предначертаній, несомнѣнно отразится въ судоходномъ отношеніи также и значительнымъ улучшеніемъ ниже лежащихъ перекатовъ, гдѣ обыкновенно и откладываются продукты разрушенія береговъ. При опредѣленіи степени неотложности осуществленія береговыхъ укрѣпленій часто къ обстоятелямъ чисто судоходнаго значенія присоединяются и важныя экономическіе факторы. Въ такомъ, на примѣръ, положеніи находится вопросъ о вносимомъ на 1916 г. укрѣпленіи берега р. Днѣпра у д. Сѣкирны на протяженіи 120 п. с.

Крестьяне д. Сѣкирны, возбуждая предъ Правленіемъ Округа неоднократныя настойчивыя ходатайства объ укрѣпленіи соотвѣтственныхъ береговъ, указывали при этомъ на большой экономическій ущербъ, вызываемый ежегоднымъ уменьшеніемъ назначительной площади принадлежащихъ имъ цѣнныхъ прибрежныхъ угодій.

Всѣ перечисленныя выше предположенія, независимо отъ степени ихъ значительности и важности, могутъ быть объединены въ одну общую категорію работъ направленныхъ къ улучшенію собственно транзитнаго пути.

Въ 1916 году намѣчается также и очень важная задача усиленія использованія р. Днѣпра, какъ воднаго пути, приступомъ къ устройству затона на р. Днѣпрѣ у г. Черкассы.

По значительному своему грузообороту, составляющему въ среднемъ около 11.000.000 пудовъ, гор. Черкассы въ ряду всѣхъ городовъ на р. Днѣпрѣ занимаетъ шестое мѣсто, а выше пороговъ—четвертое, уступая только г.г. Кіеву, Екатеринославу и Кременчугу.

Главными статьями Черкаскаго грузооборота являются: лѣсные и хлѣбные грузы, сахаръ, строительный кирпичъ, табакъ, спички и проч.

Соотвѣтственно этому, и въ настоящее время имѣетъ мѣсто у г. Черкассы оживленная перевалка грузовъ съ воды на ж. д. съѣзъ и обратно, сильно ограничиваемая однако крайне незначительнымъ протяженіемъ удобной причальной линіи.

Къ тому же, благодаря обмеленію въ послѣдніе годы оборудованнаго ж. д. путемъ рукава «Старый-Днѣпръ», значительная часть береговой ж. д. сѣти не можетъ быть использована въ полной мѣрѣ. Полному использованію береговыхъ ж. д. путей мѣшаетъ также и ихъ затопляемость на продолжительное время весной при подъемѣ воды въ рѣкѣ.

Изъ изложеннаго становится яснымъ, что устройство у г. Черкассы затона, оборудованнаго незатопляемыми ж. д. путями, является дѣйствительно вполне назрѣвшей потребностью, отвѣчающей требованіямъ, какъ судоходства, такъ и мѣстной промышленной жизни.



Устройство затона у г. Черкассы, на основаніи доклада Начальника Кіевскаго Отдѣленія Инженера Заславскаго объ устройствѣ гаваней въ г.г. Черкассахъ и Гомелѣ, предполагается по нижеслѣдующей схемѣ.

Гавань устраивается между Проценковымъ островомъ и желѣзно-дорожнымъ мостомъ и состоитъ изъ двухъ ковшей: малаго А. и большаго В. (см. чертежъ).

Береговая линія обоихъ ковшей будетъ обслуживаться вѣрообразно желѣзнодорожными тупиками, идущими отъ подъезднаго пути, отвѣтвляющагося отъ магистральной желѣзно-дорожной линіи между мостомъ и городской станціей.

На островѣ Кролевцѣ предположено устройство небольшого сортировочнаго парка М Н для распредѣленія вагоновъ по пристанскимъ путямъ. Здѣсь-же долженъ быть устроенъ и запасный путь для обслуживания элеватора, который предполагается расположить вдоль причальной линіи большаго ковша В. Работа гавани естественнымъ образомъ распредѣлится такъ: большой ковшъ будетъ облуживать транзитные грузы, мылый-же заполнится судами съ грузомъ мѣстнаго назначенія. Проценковъ островъ вдоль первой набережной малаго ковша долженъ быть поднять до уровня незатопляемаго и соединить съ городской дамбой, теперь оканчивающейся у гвоздильнаго завода, и приспособленъ для гужевой возки товаровъ. Предполагается, что достаточное количество грунта для этой подсыпки получится отъ вырѣтїя самаго ковша. Вмѣстѣ съ этимъ городскую дамбу необходимо продолжить и на островъ Кролевецъ до желѣзно-дорожныхъ путей и элеватора. На это понадобится около 3,000 куб. саж. земли. Землю для подсыпки всей причальной полозы до незатопляемаго уровня необходимо взять изъ карьера вдоль всего большаго ковша. Ковшъ этотъ, такимъ образомъ, придется уширить (см. чертежъ). За дамбой у кручи городского берега получается котловина,—ее не слѣдуетъ оставлять закрытой. Въ концѣ малаго ковша подъ дамбой предполагается устроить эллиптическую трубу, достаточнаго отверстія, для сообщенія этой котловины съ малымъ ковшемъ.

Подходъ рельсоваго пути къ гавани предполагается со стороны желѣзно-дорожнаго моста. Однако, это не исключаетъ возможности и даже необходимости подойти къ гавани одновременно и съ другой стороны, т. е. со стороны, города отъ желѣзнодорожной станціи—пристани, по городской дамбѣ. При такомъ одновременномъ соединеніи гавани рельсовымъ путемъ съ двухъ сторонъ—образуется круговая дорога, что весьма благоприятствуетъ пиркуляціи вагоновъ и облегчаетъ маневрированіе съ ними\*.

И такъ обрисовавъ въ общей схемѣ задачи ближайшаго будущаго по коренному улучшенію судоходныхъ условий р. Днѣпра въ предѣлахъ 3-го техническаго участка, перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію въ частностяхъ отдѣльныхъ предпо-



ложений 1916 г. въ послѣдовательномъ порядкѣ, отъ г. Кіева до г. Градижска.

1) Завершеніе выправленія переката р. Днѣпра „Свято-славовъ-Бродъ“ (Рудяки-Стайки) противъ рукава „Жерства“.

Завершеніе регулированія переката „Свято-славъ-Бродъ“ въ указанномъ мѣстѣ трассированнаго пути обнимаетъ ниже-слѣдующую систему сооружений: постройку на лѣвомъ берегу у начала рукава „Жерства“ дополнительной полузапруды № 18, длиною 225 п. с., стоимостью 34300 руб., постройку травевса къ струенаправляющей плотинѣ въ рукавѣ „Жерства“, длин. 370 п. с., на сумму 71500 руб., устройство между плотиной рукава „Жерства“ и полузапрудой № 2 дополнительной полузапруды № 19, длиною 95 п. с., на сумму 33000 руб., и у праваго берега постройку, противъ струенаправляющей плотины, между существующими полузапрудами №№ 10—13, двухъ дополнительныхъ полузапрудъ №№ 20 и 22, общей стоимостью 30700 руб.

Общая стоимость проектируемаго завершенія выправленія р. Днѣпра противъ р. „Жерства“ выразится въ суммѣ 169500 р.

Всѣ работы въ полномъ объемѣ предполагается осуществить въ два года, при чемъ на 1916 годъ вносится постройка полузапруды № 18 и травевса къ струенаправляющей плотинѣ.

Необходимость устройства добавочной полузапруды № 18 въ ближайшую очередь вытекаетъ изъ нижеслѣдующихъ соображеній: вслѣдствіе надвигающейся отъ праваго берега внизъ по теченію значительной песчанной косы происходитъ послѣдовательное перемѣщеніе трассы въ сторону лѣваго берега, выражающееся въ томъ, что замѣтно разрабатывается, уже почти занесенный въ предшествующіе годы, входъ въ рукавъ „Жерства“ впереди запруды лит. А.

Главнымъ послѣдствіемъ этого является размывъ и разрушеніе берега у начала береговой обдѣлки № 2, за бровкой которой, почти непосредственно начинается, имѣющая сообщеніе съ рукавомъ „Жерства“ лощина, могущая развиться въ новый рукавъ.

Для предупрежденія дальнѣйшаго роста вышеупомянутой косы, неоднократно примѣнялось землечерпаніе, коимъ лишь временно главное теченіе отклонялось отъ лѣваго берега. Въ виду изложеннаго нельзя не прійти къ выводу, что землечерпаніе само по себѣ, безъ помощи выправительныхъ сооружений не можетъ прочнымъ образомъ измѣнить указанный режимъ рѣки къ лучшему.

Постройкой добавочной полузапруды № 18 предполагается достигъ не только прекращенія дальнѣйшаго размыва грунта передъ запрудой лит. А, но и полного закрѣпленія ее образованіемъ впереди прочныхъ песчаныхъ отложеній до степени, когда назначеніе названной запруды могло-бы считаться безусловно выполненнымъ; съ другой стороны, полузапруда № 18 несомнѣнно, такъ сказать, разгрузитъ при настоящихъ усло-



віяхъ подвергающуюся частнымъ и сильнымъ поврежденіямъ, а слѣдовательно и поглащающую значительныя суммы на ежегодный ремонтъ, сосѣднюю выше (по теченію) лежащую полузапруду № 1.

Слѣдующей работой, предполагаемой къ выполненію въ 1916 году на перекатѣ р. Днѣпра „Святославовъ-Бродъ“ является: постройка траверса къ струенаправляющей плотинѣ въ рукавѣ „Жерства“, длин. 370 п. с., стоимостью 71500 руб.

На участкѣ рѣки, начинающемся отъ рукава „Жерства“ у лѣваго берега построены струенаправляющая плотина и рядъ полузапрудъ, дл отъ 120 п. с. до 370 п. с., съ разстояніями между ними отъ 300 до 350 п. с.

Вслѣдствіе столь значительнаго разстоянія между полузапрудами наблюдаются сильныя мѣстныя теченія вдоль ихъ, съ напорной стороны отъ головъ къ корнямъ, а съ низовой—наоборотъ, послѣдствіемъ чего является сравнительно очень слабый темпъ образованія песчаныхъ отложеній между полузапрудами.

Кромѣ того, благодаря большой разницѣ горизонтовъ воды у запруды № 1 въ рукавѣ „Глушець“ и у конца струенаправляющей плотины въ р. Днѣпрѣ, вода за окончечностью плотины поварачиваетъ назадъ, вдоль нижняго откоса плотины и направляется въ рукавъ „Глушець“, размывая на своемъ пути уже успѣвшія образоваться песчанья отложенія. Слѣдовательно, на основаніи вышеизложеннаго, постройка траверса, сопрягающаго конецъ струенаправляющей плотины съ берегомъ, имѣетъ задачей прекратить дальнѣйшій размывъ песчаннаго грунта между плотиною и запрудой № 1, крайне вредно отражающійся на состояніи названныхъ сооружений.

2) Укрѣпленіе лѣваго берега р. Днѣпра у Песчанниковой заборы у с. Подсѣннаго на протяженіи 460 п. с., на сумму 82000 руб.

Необходимость постройки берегового укрѣпленія у с. Подсѣннаго обуславливается изъ года въ годъ увеличивающимся обнаженіемъ прибрежныхъ песчанниковыхъ скалъ, вслѣдствіе размыва берега, расположеннаго въ узкомъ мѣстѣ рѣки. Указанный размывъ происходитъ отъ постепеннаго наростанія расположенной у противоположнаго берега, непосредственно выше по теченію, значительной песчанной косы.

Для предотвращенія возможности дальнѣйшаго сдвига русла въ сторону обнажающихся скалъ и возможности попадания послѣднихъ въ судовый ходъ, постройка въ 1916 году въ указанномъ мѣстѣ береговой обдѣлки представляется безусловно необходимой.

3) Выправление р. Днѣпра у м. Трахтомирова, обнимающее двѣ работы.

а) укрѣпленіе лѣваго берега р. Днѣпра противъ м. Трахтомирова на протяженіи 285 п. с., стоимостью 51000 руб. и



б) постройку тамъ-же у праваго берега 3 полузапрудъ за №№ 3, 5 и 7 соответственно длиною 210, 190 и 120 п. с., стоимостью 67000 руб.

Необходимость расчистки скалистой заборы у м. Трактомира въ настоящее время минула: фарватеръ рѣки, раньше искривлявшійся между заборами, отошелъ теперь къ лѣвому, прежде отмелому берегу, въ сторону отъ заборы. Въ виду изложеннаго, является неотложная необходимость закрѣпить случайно образовавшійся хорошій судовый ходъ у м. Трактомира путемъ постройки 3-хъ полузапрудъ у праваго берега по скалистымъ забороамъ и путемъ укрѣпленія сильно размываемаго лѣваго берега.

4) Укрѣпленіе праваго берега р. Днѣпра у д. Сѣкирны на протяженіи 120 п. с., на сумму 20000 руб.

Правый берегъ р. Днѣпра у д. Сѣкирны сильно размывается, какъ въ псдводной, такъ въ надводной частяхъ; продукты размыва откладываются нѣсколько ниже по теченію у песчанной косы, суживая и засоряя еуществующій судовый ходъ. Разрушеніе надводныхъ частей указаннаго берега причиняетъ значительные убытки прибрежнымъ владѣльцамъ, крестьянамъ д. Сѣкирны; по этому послѣдніе неоднократно обращались въ Правленіе Округа съ настойчивыми ходатайствами объ укрѣпленіи берега у д. Сѣкирны.

Предполагаемый къ укрѣпленію берегъ незатопляемый, высокій, съ среднимъ возвышеніемъ 3,30 саж. надъ средне-низкимъ горизонтомъ. Грунтъ песчаннй съ незначительной примѣсью глины. Общая стоимость сооруженія исчислена въ 102000 руб., изъ коихъ на 1916 г., согласно предписанія Начальника Кіевскаго Отдѣленія отъ 14 апрѣля 1915 г. за № 1067, испрашивается 20000 руб. Эта работа предполагена была къ выполнению въ истекшемъ году; по журналу Общаго присутствія отъ 21-го декабря 1913 года за № 474 были утверждены смѣта, кондиція и техническія условія на поставку камня для работъ у д. Сѣкирны, но затѣмъ, вѣлѣдствіе общаго сокращенія кредитовъ, вызваннаго обстоятельствами военнаго времени, по журналу Общаго присутствія отъ 25/VIII 1914 г. за № 410, отчисленная на заготовку камня для работъ у д. Сѣкирны сумма, въ размѣрѣ 8370 р., была взята обратно.

5) Устройство гавани у г. Черкассы.

Работы по устройству гавани въ г. Черкассахъ распадутся на двѣ очереди. Въ первую очередь предполагается вырыть малый ковшъ. Грунтомъ отъ ковша поднять полосу причальной линіи и соединить ее дамбой съ городской дамбой, и затѣмъ сдѣлать укрѣпленія, какъ откосовъ ковша, такъ и откосовъ дамбы отъ размывовъ вееенней воды. Работы, произведенныя въ такомъ объемѣ, уже будутъ имѣть свое самостоятельное значеніе городъ будетъ имѣть безопасный отъ ледохода затонъ, акваторіей въ 37,500 кв. саж., вмѣщающій



125 судовъ, съ незатопляемой погрузочной линіей и соединенный незатопляемой дамбой съ городомъ.

Стоимость работъ первой очереди опредѣлится по расчету:

1) вынуть рефулер.		
грунта, всего куб. саж. ....	37,500	по цѣнѣ 2 р. 50 к. = 93,750 р.
2) устроить тамбу, к. саж. 36,000	"	1 р. — к. = 36,000 р.
3) погрузить тюфяковъ, тол.		
1 ф., кв. саж. ....	3,300	" 7 р. — к. = 23,100 р.
4) сдѣлать замо-		
щеніе въ клѣткахъ... кв. саж. 6,700	"	9 р. — к. = 59,400 р.
5) одерновать въ		
клѣткахъ .....	" " 2,430	" 2 р. 50 к. = 6,075 р.
Итого .....		218,325 р.
Или кругло .....		220,000 р.

Во вторую очередь назначается расширеніе второго ковша и проведенія къ нему дамбы. Эти работы будутъ произведены одновременно съ работами по устройству подъѣздной желѣзнодорожной вѣтки со стороны жел.-дор. моста.

За исключеніемъ стоимости рефулированія, т. е. 50,000 р., каковая работа будетъ исполнена на кредитъ обычнаго ассигнованія по землечерпанію, на устройство гавани потребуется 170,000 руб. Въ смѣту 1916 года предположено внести 50,000 р. \*)

Слѣдовательно въ 1916 году предполагается осуществить:

1) работы на перекатъ „Святославовъ-Бродъ“ на сумму	105800 р.
2) укрѣпленіе берега у с. Подсѣннаго	" 82000 р.
3) выправленіе у м. Трактомирова	" 118000 р.
4) укрѣпленіе берега у д. Сѣкирны	" 20000 р.
5) устройство затона у г. Черкасы	" 50000 р.

Всего на сумму 375800 р.

Помощникъ Начальника Кіевскаго Отдѣленія  
по 3-му техн. участку, Инженеръ Грузинцевъ.

\*) Заимствовано изъ доклада инженера Заславскаго.







**Въ Собраніе Совѣщанія при Кіевскомъ Округѣ Путей Сообщенія для разсмотрѣнія  
сѣтѣныхъ предположеній Округа на 1916-й годъ.**

Представителя Кременчугскаго Городскаго Общественнаго Управленія, Члена  
Городской Управы П. С. Матвѣева.

**Докладная записка.**

Поддерживая ходатайство Кременчугскаго Городскаго Общественнаго Управленія, изложеннаго мною въ докладѣ на Совѣщаніи при Екатеринославскомъ Отдѣленіи Округа Путей Сообщенія 13-го сего мая, объ устройствѣ за счетъ казны у г. Кременчуга затона и объ урегулированіи причальной линіи берега р. Днѣпра, имѣю честь представить настоящему Собранію нѣкоторыя соображенія о значеніи устройства этихъ сооружений у г. Кременчуга и цифровыя данныя, могущія хотя до нѣкоторой степени дать представление о состояніи оборотовъ торгово-промышленныхъ предпріятій г. Кременчуга, имѣющихъ значеніе для судоходства по р. Днѣпру.

Г. Кременчугъ представляетъ собою узелъ, гдѣ сходятся рельсовые пути Южной и Либаво-Роменской желѣзныхъ дорогъ съ воднымъ путемъ по р. Днѣпру, обслуживающіе значительный районъ мѣстностей Полтавской и Херсонской губерній, тяготеющихъ къ г. Кременчугу, какъ торгово-промышленному центру, служащему въ тоже время передаточной станціей для товаровъ, направляемыхъ транзитомъ съ желѣзныхъ дорогъ на рѣку и обратно. Всѣмъ извѣстно, что наши желѣзныя дороги, недостаточно оборудованныя подвижнымъ составомъ, крайне перегружены и не могутъ удовлетворительно обслуживать нужды торговли и промышленности нашего края, и должны быть разгружаемы передачей части грузовъ на водные пути, по которымъ отправка товаровъ къ тому же обходится значительно дешевле. Но это преимущество воднаго пути сильно понижается отсутствіемъ подъѣздныхъ путей къ рѣкѣ и неудовлетворительнымъ состояніемъ причальной линіи берега, вынуждающихъ товаротправителей нести большіе расходы на гужевую подвозку и перегрузку товаровъ и терять на это много времени. Недостатокъ подъѣздного пути въ г. Кременчугѣ до извѣстной степени устраняется тѣмъ, что городъ вошелъ въ соглашеніе съ Бельгійскимъ Анонимнымъ Обществомъ Трамваевъ и примѣненія электричества, по коему Общество это обязалось въ трехлѣтній срокъ устроить защитительную отъ наводненія дамбу съ прокладкой по ней



ширококолейнаго рельсового пути для обслуживанія грузового движенія г. Кременчуга отъ Каменоломенъ, мельницъ, фабрикъ и заводовъ до пристаней и вокзала желѣзныхъ дорогъ. Къ осуществленію этой дамбы Бельгійское Общество уже приступило и, какъ можно видѣть изъ представляемаго при семъ плана г. Кременчуга, дамба эта должна пройти по всему берегу р. Днѣпра и выйти возлѣ желѣзнодорожнаго моста къ грузовому вокзалу желѣзныхъ дорогъ. Остается, слѣдовательно, только урегулировать причальную линію р. Днѣпра и устроить затонъ-гавань, который въ зимнее время могъ бы служить и убѣжищемъ для стоянки и починки судовъ. Этой то второй задачи улучшенія путей сообщенія г. Кременчугъ, къ сожалѣнію, положительно не имѣетъ возможности осуществить своими средствами и вынужденъ обратиться за помощью къ Государству, интересы котораго, въ лицѣ главнымъ образомъ военного вѣдомства и вѣдомства Путей Сообщенія, эти сооруженія будутъ обслуживать не меньше, если не больше, чѣмъ интересы г. Кременчуга и прилегающаго къ нему района. Сознвая все значеніе для своей торговли и промышленности (улучшенія) устройства хорошей набережной, г. Кременчугъ, конечно, не откажется принять посильное матеріальное участіе въ расходахъ на эти сооруженія. Онъ могъ бы, напр., отвести бесплатно принадлежащую ему землю по берегу р. Днѣпра, необходимую для устройства затона, дать возможное для него количество камня для устройства набережной и принять на себя замощеніе камнемъ подъѣздовъ къ пристанямъ.

Озабочиваясь улучшеніемъ судоходства по среднему теченію р. Днѣпра, Министерство Путей Сообщенія не можетъ игнорировать улучшеніе причальныхъ линій тѣхъ городовъ, которые даютъ большое количество грузовъ на рѣку и тѣмъ способствуютъ развитію судоходства. А Кременчугъ по грузообороту своей пристани занимаетъ довольно видное мѣсто на среднемъ теченіи р. Днѣпра, уступая развѣ только Кіеву и Екатеринославу.

Состояніе торговли и промышленности г. Кременчуга за 1914-й годъ, по свѣдѣніямъ имѣющимся въ Городской Управѣ и полученнымъ отъ г.г. Податныхъ Инспекторовъ и Биржевого Комитета, въ общихъ чертахъ представляется въ слѣдующемъ видѣ: свидѣтельствъ на торговые заведенія и складочныя при нихъ помѣщенія въ 1914 году было выбрано изъ Городской Управы 2300; свидѣтельствъ на промышленныя предпріятія всѣхъ разрядовъ и классовъ выбрано 366. Итого свидѣтельствъ 2666. По свѣдѣніямъ Податной Инспекціи въ 1914 году всѣхъ торгово-промышленныхъ предпріятій, подлежащихъ обложенію дополнительнымъ промысловымъ налогомъ, было 1300. Сумма ихъ оборотовъ равнялась, приблизительно, 46—50 милліонамъ рублей.



По свѣдѣніямъ Кременчугскаго Биржевого Комитета производительность главнѣйшихъ промышленныхъ предпріятій 1914-й годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

№	Наименованіе предпріятій.	Число ихъ.	Производительность.
1	Лѣсопильные заводы и лѣсные при нихъ склады .....	11	33,900,000 пуд.
2	Вальцовыя мельницы .....	11	11,175,000 "
3	Круподерки .....	5	1,540,000 "
4	Табачно-махорочн. фабрики.	10	980,000 "
5	Склады Аптекарскихъ травъ	4	605,000 "
6	Склады сахара .....	5	250,000 "
7	Чугунно-литейные заводы ..	2	330,000 "
8	Маслобойные заводы .....	4	280,000 "
9	Пивоваренные заводы .....	3	270,000 "
10	Склады оберточной бумаги и для типо-литографій ....	4	300,000 "
11	Типо-Литографій .....	11	72,000 "
12	Конфектныя фабрики .....	5	325,000 "
13	Гильзовыя фабрики .....	6	20,000 "
14	Картонажныя фабрики .....	6	124,000 "
15	Фабрики красокъ .....	9	180,000 "
16	Бельгійское Анонимное Общество .....	1	150,000 "
17	Макаронныя фабрики .....	1	15,000 "
18	Мыловаренные заводы .....	3	50,000 "
19	Слесарныя мастерскія .....	20	25,000 "
20	Экипажныя мастерскія .....	2	25,000 "
21	Канатныя заведенія .....	1	10,000 "
22	Каменоломни .....	4	10,500,000 "
23	Кирпичные заводы .....	8	4,000,000 "
24	Склады угля, соли, алебаstra и извести .....	5	2,000,000 "
	Итого .....	141	67,126,000 пуд.

Въ этотъ списокъ за неимѣніемъ даже приблизительныхъ свѣдѣній о ихъ производительности не вошли еще слѣдующія существующія въ г. Кременчугѣ довольно крупныя предпріятія: арсеналы Кіевскаго и Одесскаго военныхъ Округовъ, военная мукомольня, интендантскіе склады, кожевенный заводъ, кишечный заводъ, желѣзодѣлательные и механическіе заводы (2), склады кафеля, плитъ и гончарныхъ трубъ (3), ссыпки хлѣба, скупки яицъ, склады чугуна, желѣза и стекла, склады резиновыхъ издѣлій и линолеума (3), рыбные склады (7-10), мануфактурные и галантерейные склады и мн. др. болѣе мелкіе. Кромѣ того, въ ближайшемъ будущемъ Государствен-



нымъ Банкомъ будетъ устроенъ въ Кременчугѣ элеваторъ 1-го разряда на 1,000,000 пудовъ зерна, а военнымъ ѣдомствомъ—обширный патронный заводъ.

По свѣдѣніямъ Биржевого Комитета изъ г. Кременчуга отправляются по р. Днѣпру слѣдующіе товары:

1. мука пшеничная .....	1,469,700 пуд.
2. „ ржаная .....	541,800 „
3. масло .....	70,000 „
4. конфектные и кондитерскія товары .....	5,000 „
5. макароны .....	3,000 „
6. пиво .....	40,000 „
7. крупы .....	400,000 „
8. кирпичъ .....	600,000 „
9. табакъ .....	120,000 „
10. гильзы .....	3,000 „
11. краски .....	36,000 „
12. картонажъ, мыло, экипажи, канаты и типограф. издѣлія .....	68,000 „

Всего около ... 3,361,000 пуд.

Прибываютъ въ Кременчугъ по р. Днѣпру слѣдующіе товары:

1. лѣсъ въ необработанномъ видѣ .....	33,900,000 пуд.
2. разныя деревянныя издѣлія .....	1,000,000 „
3. кирпичъ, черепица, изразцы, гончарн. изд. .....	1,000,000 „
4. камень (въ обдѣланномъ видѣ) .....	1,000,000 „
5. табачное бадылье .....	100,000 „
6. масло .....	15,000 „
7. зерно пшеницы и ржи .....	1,000,000 „
8. каменный уголь .....	300,000 „
9. каменная и лимонная соль .....	15,000 „
10. лекарственныя травы .....	20,000 „

Всего около ... 38,350,000

А весь грузооборотъ Кременчуга по р. Днѣпру достигаетъ болѣе 41,710.000 пудовъ въ навигацію. Съ устройствомъ же подъѣзднаго пути и улучшеніемъ причальной линіи этотъ грузооборотъ несомнѣнно значительно возрастетъ, благодаря передачѣ съ желѣзной дороги на рѣку и обратно многихъ товаровъ, идущихъ транзитомъ.

Членъ Кременчугской Городской Управы **П. Матвѣевъ**.



# Кієвскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916 г.

## ДОКЛАДЪ

Помощника Начальника Кієвскаго Отдѣленія по 4 техническому участку  
Инженера Вислоцкаго о бюджетныхъ предположеніяхъ по работамъ  
улучшенія р. Десны въ судоходномъ отношеніи на 1916 г.

### 1. Обзоръ бюджетныхъ предположеній 1911—1914 годовъ.

Прежде, чѣмъ приступить къ выработкѣ бюджетныхъ на 1916 г. предположеній, относящихся къ улучшенію судоходныхъ условій р. Десны, необходимо бросить взглядъ на предшествующіе годы, начиная съ того момента, когда въ совѣщаніяхъ по бюджетнымъ вопросамъ Кієвскаго Округа П. С. стали принимать участіе представители земствъ, городовъ, биржевыхъ и порайонныхъ комитетовъ, представители желѣзныхъ дорогъ, пароходныхъ и другихъ промышленныхъ предпріятій. Первое подобнаго рода совѣщаніе состоялось въ г. Кіевѣ въ 1910 г., при чемъ представителями Округа члены совѣщанія были ознакомлены въ главныхъ чертахъ съ состояніемъ водныхъ путей Округа и съ предположеніями Округа на будущее время. Но такъ какъ упомянутое совѣщаніе состоялось въ ноябрѣ мѣсяцѣ, т. е. послѣ представленія бюджетныхъ предположеній на 1911 г., то на немъ самыя предположенія, въ смыслѣ опредѣленія размѣра кредита, не обсуждались. Но зато былъ выдвинутъ вопросъ о необходимости въ ближайшемъ времени экономического обследованія района, тяготеющаго къ рѣкамъ Днѣпровскаго бассейна.

Въ слѣдующемъ 1911 году бюджетное совѣщаніе состоялось въ Іюнѣ мѣсяцѣ и на немъ впервые установленъ былъ, какъ



необходимый, программный характеръ предположеній, обнимающихъ собою не только 1912 г., но и рядъ послѣдующихъ лѣтъ, при чемъ совѣщаніе разбилось на секціи и въ каждой изъ нихъ подвергнуты были обсужденію доклады и проекты по улучшенію рѣкъ Округа и вообще доклады, касающіеся рѣчного быта. Въ числѣ прочихъ былъ заслушанъ (выработанный б. Начальникомъ участка Инженеромъ Бржескимъ) проектъ коренного улучшенія р. Десны. Въ основу проекта положено раздѣленіе Десны на двѣ части,—нижнюю отъ ея устья до м. Макошина, которую предположено улучшить путемъ выправленія, съ примѣненіемъ землечерпанія, какъ вспомогательной мѣры,—и верхнюю часть Десны отъ м. Макошина до г. Брянска, которую предположено шлюзовать на всемъ этомъ протяженіи. Для первой части былъ составленъ проектъ—схема, съ исчисленіемъ стоимости работъ, съ заготовкою ряда землечерпательныхъ снарядовъ, кругло въ суммѣ 16.000.000 руб., и для второй части былъ сдѣланъ лишь приблизительный подсчетъ стоимости работъ, съ отчужденіемъ земель, на сумму до 54.000.000. руб. Общій размѣръ потребныхъ на выполненіе проекта средствъ выразился въ суммѣ 70.000.000 рублей. Такъ какъ согласно плана, выработаннаго междувѣдомственной комиссіей (въ Петроградѣ подъ предѣлательствомъ проф. Тимонова), р. Десна должна войти въ Средне-Россійскую водную магистраль, какъ звено для соединенія р. Вислы (черезъ Припять—Днѣпръ—Оку) съ р. Волгой, то упомянутый проектъ разсчитанъ на меженнюю глубину по ходу въ 10 чет. арш. Представители судоходства, признавая основательность предложеннаго Округомъ проекта, указывали на то, что при громадномъ размѣрѣ средствъ, потребныхъ на осуществленіе проекта, работы по выполненію проекта могутъ сильно затянуться, между тѣмъ для судоходства нужна, хотя бы и меньшая, но достаточно устойчивая меженная глубина на всемъ судоходномъ протяженіи Десны, именно отъ Брянска до Макошина 5 четв. арш. и отъ Макошина до устья Десны 6 четв. арш., для чего по мнѣнію судоходцевъ надо въ теченіе пятилѣтія 1912 г.—1916 г. заготовить для



р. Десны извѣстное число землечерпательныхъ снарядовъ и въ то же время продолжать примѣнять въ мелководье тѣ временныя мѣры, какія съ пользой практиковались на Деснѣ до настоящаго времени. Въ связи съ совершеннымъ осенью 1911 г. плаваніемъ по р. Деснѣ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА возникъ срочнаго характера вопросъ объ улучшеніи въ судоходномъ отношеніи пункта р. Десны выше Черниговскаго шоссеинаго моста. Проектъ улучшенія, составленный въ суммѣ 119.490 р. 40 к., подвергся обсужденію на совѣщаніи 1912 г., затѣмъ былъ представленъ Правленіемъ Кіевского Округа П. С. въ У-ніе В. В. П. Ш. Д., гдѣ и получилъ одобреніе Техническаго Совѣщанія У-нія В. В. П. и Ш. Д. по журналу отъ 12 Іюля 1912 г. за № 124 въ суммѣ 119.000 р. Въ счетъ этой суммы было ассигновано на 1913 г. по § 4, ст. 1, кат. II—70000 руб., при чемъ въ предѣлахъ этого ассигнованія и произведена втеченіе 1913—14 годовъ часть намѣченныхъ проектомъ работъ. На упомянутыхъ бюджетныхъ совѣщаніяхъ 1911 и 1912 г.г., на коихъ подчеркивалась необходимость имѣть на Деснѣ глубину на перекатахъ не менѣе 5—6 четв. арш. въ мелководье, какъ сказано выше, была выработана программа заготовки втеченіе пятилѣтняго періода 1912—1916 г. г. —9-ти землечерпательныхъ каравановъ, съ обслуживающими ихъ пароходами, на общую сумму 1.470000 руб. Вслѣдствіе сего, Кіевскимъ Округомъ на 1912 г. и 1913 г. испрашивалась сумма, каждый разъ на заготовку 3-хъ каравановъ, но, въ виду затрудненій Государственнаго Казначейства, послѣдовало ассигнованіе лишь въ 1912 г. на заготовку 1-го каравана, въ 1913-же году ассигнованія на эту потребность не было. Послѣдствіемъ ассигнованія 1912 г. явилась заготовка землесоса „Десенскій 1-ый“, который нынѣ находится въ Черниговскомъ затонѣ и долженъ приступить къ работамъ уг. Чернигова, именно къ расчисткѣ лѣваго рукава Десны у Телячьего острова. На бюджетномъ совѣщаніи 1913 г., состоявшемся по вопросамъ, связаннымъ съ р. Десною, въ г. Черниговѣ. Представителями Кіевского Округа было указано, что до окончательной выработки ряда проектовъ



по устройству всего Средне—Россійскаго магистральнаго пути едва ли можно разсчитывать на ассигнованіе въ ближайшемъ времени крупныхъ средствъ, потребныхъ на улучшеніе промежуточнаго звена магистрالی, какимъ является р. Десна и что, поэтому, съ сознаніи необходимости, удовлетворить нужды судоходства, хотя бы въ скромныхъ размѣрахъ, необходимо, не ожидая коренного рѣшенія задачи, продолжать производство частичныхъ выправительныхъ работъ, имѣющихъ своей цѣлью либо укрѣпленіе очень слабыхъ береговъ, способствующихъ образованію перекатовъ, либо углубленіе самыхъ перекатовъ путемъ устройства полузапрудъ и закрытія боковыхъ рукавовъ. Высказанный взглядъ былъ поддержанъ на Совѣщаніи Представителями Общественныхъ Организаций. Въ виду сего, въ бюджетныя на 1914 годъ предположенія Округа былъ включенъ рядъ небольшихъ работъ, согласованныхъ съ общимъ планомъ коренного улучшенія р. Десны. Такъ, для участка нижней Десны (считая отъ устья до Макошина) были намѣчены работы: 1) закрытіе бокового рукава Десны у с. Высшей Дубешни, 2) закрытіе лѣваго бокового протока Десны подъ названіемъ „Ждейка“ у с. Евминки, 3) окончаніе берегоукрѣпительныхъ работъ у с. Соколовки, 4) укрѣпленіе берега у м. Моровска, 5) укрѣпленіе берега „Рѣзничнаго Острова“ у г. Остра и 6) капитальный ремонтъ существующихъ выправительныхъ сооружений. Для участка верхней Десны (считая отъ Макошина до с. Разлеты) были намѣчены работы: 1) укрѣпленіе размываемаго берега у с. Бобровицы, 2) укрѣпленіе береговъ у с. Бруслиова, 3) укрѣпленіе берега у с. Великое—Устье и 4) капитальный ремонтъ существующихъ выправительныхъ сооружений. Всѣ работы Округомъ были включены въ бюджетныя предположенія на 1914 годъ и на производство ихъ испрашивалась общая сумма 205000 руб.

При распредѣленіи въ началѣ 1914 г. ассигнованнаго общаго по Округу кредита § 5, ст. 1, въ виду сокращенія таковаго Уніемъ В. В. П. и III. Д., оказалось возможнымъ отчислить на участки р. Десны средства лишь на слѣдующія работы: 1) за-



крытіе бокового рукава Десны у с. Вышей Дубешни—15000 руб., 2) закрытіе протока „Жбейка“ у с. Евминки—14500 руб., 3) выправленіе плетневыми сооруженіями части верхней Десны у с. Разлеты—6000 руб. и 4) капитальный ремонтъ выправительныхъ сооруженій нижней и верхней Десны—40000 руб., всего отчислено 75.500 руб.

Но вслѣдствіе возникшихъ въ іюлѣ мѣсяцѣ 1914 г. военныхъ событій, потребовавшихъ громаднхъ средствъ на Государственныя нужды, вызванныя войною, упомянутая сумма была значительно сокращена, причемъ работы 1-ая и 2-ая совсѣмъ отмѣнены, на работу 3-ью оставлена сумма 6000 руб. и на капитальный ремонтъ отпущено 17000 руб., всего 23000 руб., т. е.  $\frac{1}{3}$  часть того, что было намѣчено на Совѣщаніе 1913 г. Что касается бюджетныхъ предположеній по заготовкѣ землечерпательныхъ каравановъ, то программа таковыхъ предположеній подверглась въ Округѣ коренной переработкѣ. Пятилѣтній срокъ заготовки всѣхъ потребныхъ для Округа снарядовъ былъ распространенъ на 10-тилѣтній періодъ, начиная съ 1914 г. и кончая 1923 г., о чемъ и было доложено въ маѣ мѣсяцѣ 1913 г. членамъ бюджетнаго Совѣщанія. Согласно сего, на 1914 г. была внесена Округомъ сумма необходимая на заготовку 1-го землечерпательнаго каравана для нижней Десны, причемъ таковая сумма была включена въ печатную на 1914 г. смѣту У-нія В. В. П. и Ш. Д., но въ виду послѣдовавшихъ военныхъ событій, сумма эта (сколько мнѣ извѣстно) изъята изъ бюджета на заготовку снарядовъ (§ 4 ст. 2).

На состоявшемся въ маѣ мѣсяцѣ 1914 г. въ г. Новгородѣ-Сѣверскѣ Совѣщаніи по выработкѣ бюджета на 1915 годъ чинами Округа было доложено о предположенныхъ къ производству новыхъ болѣе крупныхъ работахъ на р. Деснѣ, именно по улучшенію въ судоходномъ отношеніи р. Десны у с. Хотяновки и у с. Соколовки. Стоимость работъ по смѣтамъ опредѣлилась для Хотяновки—95.000 руб. и для Соколовки—260.000 руб. Работа по срочности ихъ выполненія были подраздѣлены на 3 очереди, причемъ Совѣщаніе постановило было внести въ предположеніе на



1915 г. на выполнение части работ 1-ой очереди—165.000 руб., каковая сумма и испрашивалась Округомъ на 1915 г. по § 4, ст. 1. Но, благодаря военнымъ событіямъ, средствъ на эти работы въ настоящемъ году не ассигновано и, въ виду финансовыхъ затрудненій, какія переживаетъ страна, полагалъ бы суммы, потребной на выполнение упомянутыхъ работъ, на 1916 годъ не испрашивать.

По отношенію къ новымъ мелкимъ выправительнымъ работамъ чинами Округа было доложено Совѣщанію о необходимости выполнить въ 1915 г. по крайней мѣрѣ двѣ работы,—одну по постройкѣ берегового укрѣпленія у подошвы высокой подмываемой горы у м. Моровска на протяженіи 580 саж., стоимостью до 24000 руб., и другую по постройкѣ берегового укрѣпленія у сильно размываемаго Рѣзничнаго острова у г. Остра на протяженіи 380 саж., стоимостью тоже 24000 руб. Далѣе, было доложено Совѣщанію о необходимости улучшенія въ судоходномъ отношеніи верхней Десны, хотя бы въ нѣкоторыхъ наиболѣе затруднительныхъ для судоходства пунктахъ, причемъ съ этой цѣлью предполагалось внести въ предположеніе сумму 25.000 руб.

Наконецъ, Совѣщанію доложено было о предположеніяхъ Округа по заготовкѣ въ 1915 году слѣдующихъ снарядовъ и судовъ:

- 1) 2-хъ землечерпательныхъ снарядовъ,—одного для нижней Десны, производительностью 25 куб. саж. въ часъ, стоимостью 180000 руб., и другого для верхней Десны, производительностью 10 куб. с. въ часъ, стоимостью 100000 руб.,
- 2) 1-го буксирнаго парохода для обслуживанія черпательницъ, стоимостью 30000 руб.
- 3) 2-хъ моторныхъ катеровъ для той же цѣли, стоимостью 16000 руб.
- 4) 2-хъ моторныхъ дубовъ для завозки якорей при землечерпательныхъ работахъ, стоимостью 6000 руб.
- 5) пловучей пристани у г. Чернигова, стоимостью 14000 руб. и
- 6) ряда непаровыхъ судовъ, какъ входящихъ въ составъ землечерпательныхъ каравановъ, такъ необходимыхъ вообще для обслуживанія нуждъ участка Десны, общей стоимостью 49000 рублей, всего на сумму 395.000 руб., въ счетъ каковой суммы предполагалось испросить на 1915 годъ 209.000 руб.



Предположенія эти были одобрены Совѣщаніемъ и суммы, потребныя на заготовку упомянутыхъ снарядовъ и судовъ, съ нѣкоторыми измѣненіями, были включены Округомъ въ вѣдомость предположеній о кредитахъ на 1915 г. Но возникшая война отодвинула на задній планъ все предположенія, имѣющія значеніе для мирнаго времени, и въ смѣту У-нія В. В. П. и Ш. Д. на 1915 годъ ни одна изъ выше указанныхъ суммъ, испрашивавшихся на заготовку снарядовъ и судовъ, включена не была.

Возвращаясь къ новымъ мелкимъ работамъ, намѣченнымъ Совѣщаніемъ 1914 года, необходимо сказать, что работы эти лишь въ неполномъ объемѣ могутъ быть произведены въ настоящемъ году, такъ какъ за недостаткомъ средствъ Правленіе Округа отчислило на ихъ производство только часть требовавшихся суммъ, именно: 1) на укрѣпленіе берега у м. Моровска—15.000 руб. 2) на укрѣпленіе берега Рѣзничнаго острова у г. Остра—10.000 руб. и 3) на постройку легкаго типа выправительныхъ сооружений на верхней Деснѣ—3.000 руб., всего 28.000 руб., тогда какъ на производство этихъ работъ въ полномъ объемѣ потребно 70.000 руб.

Независимо отъ того, что подверглось обсужденію бюджетнаго Совѣщанія, въ томъ же 1914 г. инспекторская Комиссія, осматривавшая послѣ Совѣщанія участокъ нижней Десны по спадѣ весеннихъ водъ, обратила вниманіе на крайне неудовлетворительное состояніе части Десны у с. Новоселки, причемъ намѣтила рядъ небольшихъ новыхъ работъ на общую сумму до 20.000 руб. и признала ихъ неотложными. Вслѣдствіе сего, при распредѣленіи въ настоящемъ году кредита § 5, ст. 1. Правленіе Округа назначило на эти работы часть требующейся суммы, именно 10.000 руб.

## II. Бюджетныя предположенія на 1916 годъ.

Какъ сказано выше, въ виду финансовыхъ затрудненій, переживаемыхъ Россіей вслѣдствіе продолжающейся войны, испрашивать средствъ на производство въ 1916 г. крупныхъ новыхъ



работъ на р. Деснѣ (§ 4, ст. 1) и на заготовку новыхъ землечерпательныхъ снарядовъ и паровыхъ и непаровыхъ судовъ (§ 4, ст. 2) для обслуживания Десны не предполагается.

На обсужденіе настоящаго Совѣщанія вносятся лишь новыя мелкія исправительныя работы\*). средства на выполненіе которыхъ втеченіе послѣднихъ двухъ лѣтъ (1914—1915 г.г.) или совсѣмъ не были отчислены, или по отчисленіи взяты были обратно, или же отчислены въ неполномъ размѣрѣ. Ниже приводится перечень этихъ работъ, съ указаніемъ причинъ, вызывающихъ необходимость ихъ производства въ ближайшее время.

**1. Закрытіе бокового рукава р. Десны у с. Высшей Дубешни помощью запрудъ и укрѣпленіе подмываемыхъ береговъ судоходнаго русла Десны.** Противъ указаннаго села въ предѣлахъ 34—39 верстъ, считая отъ устья, Десна раздѣляется на два рукава, изъ коихъ правый оmyваетъ село и лѣвый представляетъ собою судоходное русло. Крестьяне с. В. Дубешни неоднократно возбуждали ходатайства объ укрѣпленіи берега вдоль села, подмывъ котораго (берега) причиняетъ имъ громадныя бѣдствія. Однако въ гидротехническомъ отношеніи Округъ считалъ болѣе правильнымъ берега у с. В. Дубешни не укрѣплять, но путемъ устройства запрудъ закрыть протекающій вдоль села рукавъ, сильно обмелѣвшій и для судоходства нынѣ не пригодный. Закрытіемъ этого рукава имѣлось въ виду достигнуть еще другой цѣли, именно уничтожить путемъ сосредоточенія водъ рѣки въ одномъ (лѣвомъ) руслѣ рядъ перекатовъ, образовавшихся выше и ниже пунктовъ раздѣленія рѣки на рукава. Такъ какъ нынѣ наблюдается подмывъ береговъ лѣваго судоходнаго рукава Десны, каковой подмывъ съ закрытіемъ праваго рукава долженъ будетъ еще усилиться, то, для предупрежденія уклоненія трассы въ нежелательномъ направленіи, предположено одновременно съ закрытіемъ праваго рукава укрѣпить наиболѣе подверженныя подмыву берега лѣваго рукава. На производство приведенныхъ въ

\*) **Примѣчаніе:** Работы эти производятся за счетъ кредита § 5 ст. 1 смѣты У—нія В. В. П. и Ш. Д.



семь пунктъ работъ необходимо испросить на 1916 г. сумму 15,000 рублей.

**2. Закрытіе лѣваго бокового рукава р. Десны „Жбейка“ у с. Евминки посредствомъ системы запрудъ и полужапрудъ.** На 73-ей верстѣ отъ устья, противъ с. Евминки, отъ р. Десны отдѣляется отвлѣченіе въ видѣ протока подъ названіемъ „Жбейка“, который извилисто течетъ по луговой лѣвобережной равнинѣ на протяженіи до 9 верстъ и впадаетъ опять въ Десну на 64-й верстѣ отъ устья. Незначительный лѣтомъ протокъ съ наступленіемъ весны становится бурнымъ, рветъ берега своего меженного русла и, быстро разрабатывая послѣднее, все болѣе и болѣе отнимаетъ воду отъ коренного русла, способствуя вмѣстѣ съ тѣмъ обмелѣнію послѣдняго.

Теперь, пока протокъ „Жбейка“ мало разработанъ теченіемъ, его легко закрыть не дорого стоящими сооруженіями. Но когда онъ превратится въ цѣлую рѣку, то борьба съ нимъ потребуетъ громаднхъ затратъ. Въ предвидѣніи подобныхъ послѣдствій, необходимо протокъ „Жбейку“ въ ближайшемъ времени закрыть, для чего предложено преградить его запрудами и, для правильнаго отклоненія массы текущей воды въ главное русло, построить въ рѣкѣ въ пунктѣ, гдѣ „Жбейки“ беретъ начало, систему полужапрудъ. На производство этихъ работъ испрашивается сумма. 15.000 рублей.

**3. Укрѣпленіе лѣваго берега р. Десны у с. Надиновки на протяженіи 220 пог. саж.** Противъ и ниже с. Надиновки въ предѣлахъ 39 и 40 верстъ въ послѣдніе годы возникъ постепенно перекать, который становится все болѣе и болѣе затруднительнымъ для судоходства. Своимъ образованіемъ перекать обязанъ главнымъ образомъ песчанымъ отложеніямъ, приносимымъ рѣкою сверху, гдѣ вслѣдствіе сильнаго подмыва слабаго песчанаго лѣваго берега, на которомъ расположено село Надиновка, вся масса обрушивающихся песковъ попадаетъ прямо въ русло рѣки. Въ послѣдніе годы, особенно въ настоящую многоводную весну, подмывъ берега принялъ настолько большіе размѣры, что откладывать дальшее укрѣпленіе берега не представляется возмож-



нымъ. Крестьяне с. Надиновки неоднократно возбуждали ходатайства объ укрѣпленіи берега, подмывъ котораго снесъ много усадебъ и нынѣ грозитъ крестьянамъ дальнѣйшими бѣдствіями. Ходатайства крестьянъ нынѣ совпадаютъ съ задачей Округа — улучшить это мѣсто въ судоходномъ отношеніи и сдѣлать его безвреднымъ для режима рѣки. Мѣры потребныя для достиженія таковой цѣли, предусмотрѣны проектомъ коренного улучшения Десны. Но пока приходится ограничиться однимъ частнымъ укрѣпленіемъ подмываемаго берега въ небольшихъ рамкахъ — 220 пог. саж., на что и испрашивается сумма 18.000 руб.

**4. Окончаніе работъ по устройству берегового укрѣпленія у м. Моровска на протяженіи 200 п. с.** Необходимость работъ по укрѣпленію подмываемаго берега у м. Моровска на длинѣ 520 саж. была достаточно выяснена на Совѣщаніи, происходившемъ въ 1913 г. въ г. Черниговѣ. На производство этихъ работъ послѣдовало въ настоящемъ году ассигнованіе 15000 руб., на счетъ каковой суммы можно выполнить приблизительно  $\frac{2}{3}$  всего сооруженія, т. е. около 320 саж. Такъ какъ стоимость всего берегового укрѣпленія была исчислена въ 24000 руб., то недостаетъ 9.000 руб. Однако, въ виду вздорожанія нынѣ рабочихъ рукъ и матеріаловъ, на окончаніе работъ по постройкѣ указаннаго берегового укрѣпленія испрашивается на 1916 г. на 1000 руб. больше, т. е. 10.000 руб.

**5. Окончаніе работъ по устройству берегового укрѣпленія у г. Остра на протяженіи до 200 пог. саж.** Необходимость укрѣпленія подмываемаго берега, такъ называемаго „Рѣзничнаго Острова“, противъ г. Остра была, подобно работамъ у м. Моровска, выяснена на Совѣщаніи 1913 г. На частичное укрѣпленіе „Рѣзничнаго Острова“ отчислено въ настоящемъ году 10.000 руб., но такъ какъ стоимость всего укрѣпленія длиною до 400 ж. исчислена въ 20.000 руб., то на окончаніе сихъ работъ въ 1916 г. необходимо просить сумму 10.000 руб.

**6. Продолженіе улучшенія въ судоходномъ отношеніи части р. Десны у с. Новоселки путемъ устройства береговыхъ укрѣпленій.**



Со времени постройки въ 1886 г. первыхъ полузапрудъ въ разсматриваемой части рѣки произошли столь значительныя перемѣны, что оставленіе рѣки въ настоящемъ положеніи могло бы повлечь за собою крайне тяжелыя для судоходства и трудныя для исправленія послѣдствія. Построенныя раньше сооруженія одни совсѣмъ разрушены теченіемъ, другія имъ обойдены. Руслѣ рѣки перемѣстилось въ сторону отъ прежняго положенія, которое по выработанному плану предполагалось закрѣпить путемъ постройки ряда выправительныхъ сооружений (полузапрудъ и береговыхъ обдѣлокъ). Несвоевременность и недостаточность послѣдующихъ ассигнованій привели къ настоящему состоянію эту часть Десны. На подобное положеніе было обращено самое серьезное вниманіе Инспекторской Комиссіи, осматривавшей участокъ лѣтомъ 1914 г. и какъ послѣдствіе сего осмотра явилось отчисленіе въ настоящемъ году 10.000 руб. на упорядоченіе этого пункта, путемъ закрѣпленія береговъ рѣки въ теперешнемъ ихъ положеніи. Но по смѣтѣ стоимость всѣхъ намѣченныхъ здѣсь работъ опредѣлилась въ суммѣ 20.000 руб., такимъ образомъ за отчисленную сумму можно выполнить приблизительно половину общаго количества работъ. Въ виду сего, на выполненіе остальной половины работъ испрашивается на 1916 г. сумма 10.000 руб.

**7. Постройка легкаго типа выправительныхъ сооружений на перекатахъ верхней Десны на участкѣ Макошинъ-Новгородъ-Сѣверскъ-Трубчевскъ.** На верхней Деснѣ съ наступленіемъ мелководья глубины на перекатахъ падаютъ до  $\frac{3}{4}$  арш. и даже ниже. Движеніе пароходовъ и груженыхъ не паровыхъ судовъ встрѣчаетъ большія затрудненія и сопровождается перѣдко высадкой пассажировъ и выгрузкой кладѣ на берегъ. Временныя мѣры, какъ щиты, въ виду значительной плотности грунта дна на многихъ перекатахъ, представляются или мало полезными или почти не примѣнимыми. Помощь землечерпаніемъ пока не можетъ быть оказана судоходству за отсутствіемъ въ Округѣ мелкосидящихъ снарядовъ. Въ виду сего, лучшей и цѣлесообразной мѣрой представляется постройка на рѣкѣ легкихъ плетневыхъ полузапрудъ



и закрытіе боковыхъ вредныхъ для быта рѣки рукавовъ такими-же запрудами, при условіи планомѣрнаго выполненія работъ, т. е. по предварительно снятымъ планамъ и составленнымъ проектамъ и смѣтамъ, съ намѣченными на планахъ трассой и сооружениями. При соблюденіи приведенныхъ условій, построенныя сооружения и достигнутые при посредствѣ ихъ результаты могутъ лечь въ основу будущаго кореннаго улучшенія верхней Десны. На бюджетномъ Совѣщаніи, состоявшемся въ 1914 г. въ гор. Новгородъ-Сѣверскѣ, постановлено было испросить на производство въ 1915 г. указанныхъ работъ сумму 25.000 руб. Однако, по обстоятельствамъ военного времени, размѣръ кредита, изъ котораго могла быть выдѣлена эта сумма, оказался значительно сокращеннымъ и на производство упомянутыхъ на верхней Деснѣ работъ Правленіе Округа могло въ семь году отчислить лишь 3000 руб.

Послѣ состоявшагося въ прошломъ году постановленія Совѣщанія о испрошеніи на 1915 г. суммы 25.000 руб. на указанные выше работы, Правленіе Округа, признавая важность сихъ работъ, нашло возможность отчислить на ихъ производство 6000 руб. Въ предѣлахъ этой суммы былъ составленъ проектъ улучшенія весьма затруднительной для судоходства части Десны у с. Радичева, при чемъ по утвержденіи проекта, зимою 1914—15 годовъ была выполнена часть этихъ работъ; остальная же часть таковыхъ будетъ выполнена въ семь году по спадѣ весеннихъ водъ. Такимъ образомъ изъ намѣченныхъ Совѣщаніемъ 25.000 руб. будетъ отработано  $6000 \text{ р.} + 3000 \text{ р.} = 9000 \text{ руб.}$  и остается 16.000 руб., каковую сумму и предположено испросить на 1916 годъ.

Подводя итогъ всѣмъ предположеніямъ по производству новыхъ и окончанію уже начатыхъ мелкихъ исправительныхъ работъ на нижней и верхней Деснѣ, получимъ общую сумму 94.000 руб., каковую и необходимо испросить въ бюджетномъ порядкѣ на 1916 годъ.

*Помощникъ Начальника Кіевского Отдѣленія  
по 4-му техническому участку,*

**Инженеръ Вислоцкій.**



## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916-й годъ.

### ДОКЛАДЪ

**Инженера Попова о новыхъ капитальныхъ работахъ, предполагаемыхъ къ производству въ 1916 году въ предѣлахъ Гомельскаго технического участка Кіевского Округа Путей Сообщенія.**

---

Въ судоходномъ отношеніи рѣка Днѣпръ въ предѣлахъ Гомельскаго технического участка можетъ быть раздѣлена на 3 участка: верхній участокъ отъ устья р. Березины до м. Лоева (устья р. Сожа) протяженіемъ 108 верстъ, съ глубинами на перекатахъ въ мелководье  $3\frac{1}{2}$ —4 четв. ар., при ширинѣ рѣки въ межень отъ 50-ти до 125 сажень; 2-й участокъ отъ м. Лоева до устья р. Припяти протяженіемъ 133 версты при глубинахъ на перекатахъ въ мелководье  $4\frac{1}{2}$ —5 четверт., при ширинѣ рѣки въ межень отъ 100 до 250 сажень, и, наконецъ, 3-й участокъ отъ устья рѣки Припяти до Межигорья протяженіемъ 78 верстъ съ глубинами на перекатахъ 5—6 четв., при ширинѣ рѣки въ межень отъ 150 до 300 сажень. На первомъ участкѣ отъ устья р. Березины до м. Лоева, въ исключительно мелководные годы, судоходство иногда, временно, прекращается (примѣръ тому прошлый 1914 годъ) на остальныхъ-же участкахъ продолжается непрерывно всю навигацію, хотя съ нѣкоторыми затрудненіями. Къ исправительнымъ работамъ по частичному улучшенію перекатовъ было приступлено въ девяностыхъ годахъ прошлаго столѣтія и по настоящее время таковыя работы произведены на слѣдующихъ перекатахъ: Береговая Слобода, Унорица, у м. Лоева, Любечь-Бабка, Копачево, у дер. Теремцы и на перекатѣ Печки-Ошитки.

Кромѣ исправительныхъ работъ на перекатахъ, въ послѣдніе годы были произведены частично берегоукрѣпительныя работы въ слѣдующихъ пунктахъ: 1) въ урочищѣ „Карашинъ“ (въ 7-ми верст. выше устья Сожа), 2) у села Навозы, у дер. Нижнія Жары (на 23-й верстѣ выше устья Припяти)



и у с. Сваромье, выше Межигорья. Общая стоимость всѣхъ произведенныхъ до сего времени работъ на участкѣ р. Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Припяти, на протяженіи 241 версты, достигаетъ 1,000000 рублей, что составляетъ въ среднемъ въ годъ, считая 25-ти лѣтній строительный періодъ, 40,000 рублей.

Изъ перечисленныхъ, частично выправленныхъ перекаатовъ, какъ по числу возведенныхъ сооружений, такъ и по достигнутымъ ими результатамъ, обращаетъ на себя вниманіе перекаатъ „Любечь-Бабка“ въ 37-ми верстахъ ниже м. Лоева. Здѣсь рѣка выправлена на 6½ верст. участкѣ и судоходная глубина на перекаатѣ доведена до 6-ти четв. при средне-низкомъ горизонтѣ. Стоимость всѣхъ возведенныхъ на этомъ перекаатѣ сооружений достигаетъ 350,000 рублей, что составляетъ въ среднемъ на версту около 55000 руб.

Далѣе перекаатъ рѣки Днѣпра у урочища „Копачево“ къ настоящему времени также законченъ выправленіемъ; здѣсь судоходная глубина свыше 12-ти четв. при средне-низкомъ горизонтѣ. Причемъ до выправленія, этотъ перекаатъ являлся однимъ изъ наихудшихъ для судоходства и глубина на немъ въ среднемъ была около 4½ четв. Кромѣ регулированныхъ перекаатовъ наиболѣе затруднительныхъ для судоходства имѣется: 1) на участкѣ р. Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Сожа II и 2) отъ устья р. Сожа до устья р. Припяти—14, чередующихся съ глубокими плессами или расположенныхъ непосредственно одинъ за другимъ, на коихъ выправительныя работы еще не производились, если не считать временнаго улучшенія нѣкоторыхъ изъ нихъ помощью легкаго типа плетневыхъ и фашинныхъ загражденій и землечерпаніемъ.

Перекааты эти слѣдующіе: 1) на участкѣ устье р. Березины устье р. Сожа: у горъ Рѣчицы, у д. д. Жмуровка и Козаевка, Александровка, Бѣлый Берегъ, Велинъ, Колочинъ, у м. Холмечъ, Чаплинъ, Рудня, Верхне Судковскій и Нижне-Судковскій. 2) На участкѣ устье р. Сожа—устье р. Припяти, перекааты: Нижне-Лоевскій, у слоб. Радуль, Новосельни, Деражичи, Бабка, Кунарскіе Острова, Жиличи, Галки, Іолча (верхній и нижній), Верхній-Неданчичскій, Нижне-Неданчичскій, Комаринъ, у с. Навозы и Нижне-Теремецкій, у д. Верхній Жары. На большинствѣ изъ этихъ перекаатовъ, въ исключительно мелководные годы, глубина судового хода не превосходила 5-ти четв. арш., а на нѣкоторыхъ изъ нихъ, какъ-то: у горъ Рѣчицы, Александровка, Бѣлый берегъ, Чаплинъ, Судково, Рудня, Нижне-Неданчичскій и Комаринъ падало, безъ черпанія до 4-хъ четв. при извилистомъ поперечномъ судовомъ ходѣ.

Согласно составленному въ 1911 году проекту коренного улучшенія рѣки Днѣпра отъ устья р. Березины до устья р. Припяти предполагено произвести выправительныя капиталъ-



ныя и землечерпательныя работы на нѣкоторыхъ наиболѣе затруднительныхъ перекатахъ, причемъ тѣ и другія работы должны быть въ тѣсной зависимости, именно: при помощи регуляціонныхъ сооружений предполагается достигнуть углубленія перекатовъ до 8-ми чет., а затѣмъ землечерпаніемъ выправленные перекаты углубить до 10 четв. арш.

На остальныхъ второстепенныхъ перекатахъ поддержаніе упомянутой 10-ти четвер. глубины предполагается исключительно землечерпаніемъ.

Независимо отъ выправительныхъ работъ предстоитъ укрѣпить всѣ вогнутые приглубые берега, для устраненія возможности обрзованія новыхъ перекатовъ, путемъ разширенія русла за счетъ размыва береговъ. Далѣе, всѣ боковые рукава и весенніе протоки предполагается закрыть запрудами для собранія меженной воды въ одно русло. Ширина проектной трассы, руководствуясь общей средней шириной рѣки въ неизмѣняющихся глубокихъ плесахъ и на основаніи опыта выправленія нѣкоторыхъ перекатовъ принята: для участка рѣки отъ устья Березины до устья Сожа—въ 60 саж., отъ устья рѣки Сожа до устья рѣки Припяти—въ 100 саж. и отъ устья рѣки Припяти до Кіева—въ 150 сажень. Обращаясь теперь къ постепенному осуществленію всѣхъ предположеній по проекту коренного улучшенія р. Днѣпра и принимая во вниманіе крайнюю ограниченность кредитовъ въ связи съ военнымъ временемъ, когда трудно разчитывать на ассигнованіе крупныхъ суммъ, приходится въ первую очередь, на 1916 й годъ, намѣтить лишь самыя неотложныя работы.

Такими новыми капитальными работами, предполагаемыми къ производству въ будущемъ 1916 году (изъ кредита § 4 ст. I кт. II), являются слѣдующія:

### **1) Коренное улучшеніе части р. Днѣпра на перекатѣ „Жиличи“.**

На участкѣ р. Днѣпра, въ 48 верст. ниже м. Лоева, расположены непосредственно одинъ за другимъ три переката: „Бабки“, „Кунарскіе Острова“ и „Жиличи“.

На ухудшеніе состоянія русла рѣки въ сказанномъ мѣстѣ повліяла наличность двухъ протоковъ: первый протокъ „Жиличскій Переваль“ длин. около  $3\frac{1}{2}$  верстъ образуетъ и поддерживаетъ Жиличскій перекатъ, благодаря отложенію наносовъ въ расширенной части русла рѣки. Второй лѣвый протокъ длинною около  $3\frac{1}{2}$  верстъ начинается ниже переката „Кунарскіе Острова“ и соединяется съ рѣкой двумя рукавами у дер. Мысы.

Упомянутый протокъ, отвлекая отъ главнаго русла значительный объемъ меженной воды, способствуетъ общему замеленію соотвѣтственныхъ частей рѣки, что наглядно выра-



жается образованіемъ и развитіемъ, непосредственно передъ началомъ протока, значительнаго переката „Кунарскіе Острова“.

Въ послѣдніе годы замѣчается усиленная разработка въ глубину и ширину лѣваго протока, особенно у входнаго конца у ур. „Березово“, въ виду чего есть основаніе ожидать въ недалекомъ будущемъ образованія здѣсь новаго русла, въ обходъ существующаго главнаго.

Такъ уже въ настоящее время при весенней водѣ большая часть судовъ и плотовъ направляется по протоку, какъ по кратчайшему пути, и образованіе по лѣвому протоку новаго судоходнаго русла угрожаетъ сильнымъ разрушеніемъ построекъ въ районѣ дер. Мысы.

Уже и теперь жителямъ дер. Мысы приходится ежегодно переносить прибрежныя постройки, вслѣдствіе ежегодныхъ размывовъ весенней водой лѣваго берега протока.

Поэтому крестьяне прибрежныхъ деревень Мысы и Жиличи неоднократно (въ 1904—1907 г.г.) ходатайствовали передъ Правленіемъ Округа объ укрѣпленіи упомянутыхъ размываемыхъ береговъ въ уроч. „Березово“ и „Подвязное“ и о закрытіи запрудами соотвѣтственныхъ протоковъ.

Необходимость укрѣпленія береговъ въ уроч. „Березово“ и „Подвязное“ установлена актами Инспекторской Комиссіи отъ 5-го Августа 1911 года и отъ 20-го Іюля 1912 года.

Проектируемая система кореннаго регулированія упомянутаго участка рѣки распадается на нижеслѣдующія отдѣльныя части: 1) закрытіе двумя запрудами (№№ 10 и 11) праваго весенняго протока „Жиличскій Переваль“, 2) далѣе четырьмя запрудами (№№ 12, 13, 14 и 15) закрыть лѣвый протокъ въ уроч. „Березово“ и у дер. „Мысы“, 3) для заключенія русла рѣки въ проектную ширину на перекактъ „Жиличи“ предполагается построить 9 полузапрудъ: отъ праваго берега, непосредственно выше устья протока „Жиличскій Переваль“,—три полузапруды (№№ 36, 37 и 38) и отъ лѣваго берега, непосредственно ниже устья того-же протока,—шесть (№№ 39, 40, 41, 42, 43 и 44).

Наконецъ предстоитъ укрѣпить вогнутые размываемые берега: лѣвый—въ уроч. „Березово“ (берегов. укрѣпл. № 16), на протяженіи 1420 п. саж., правый—въ уроч. „Подвязное“ (берегов. укрѣпл. № 17), на длину 1770 п. с. и лѣвый—выше дер. Мысы (берегов. укрѣпл. № 18), на длину 700 п. с.

Изъ всѣхъ вышеперечисленныхъ работъ въ первую очередь, на предстоящій 1916 годъ, предполагается укрѣпить лѣвый берегъ рѣки въ уроч. „Березово“ въ районѣ переката „Кунарскіе Острова“, на протяженіи 870 п. с., какъ въ надводной, такъ и подводной частяхъ, фашинными туфяками, толщ.  $1\frac{1}{2}$  фута, съ засыпкой рефулернымъ грунтомъ имѣющихся въ этомъ берегѣ прорвѣ и входнаго отверстія лѣваго протока и укрѣпленіемъ насыпнаго грунта хворостяной выстилкой съ



плетнями. Стоимость описанныхъ работъ выразится въ суммѣ около 130,000 рублей, и эта сумма испрашивается на 1916 годъ.

## **2) Укрѣплёніе части праваго берега на перекатѣ Копачево.**

За время съ 1897 по 1907 г. частями, по мѣрѣ размыва, былъ укрѣплёнъ правый вогнутый берегъ рѣки, непосредственно выше переката „Копачево“, на протяженіи 231 п. саж. Начиная съ 1906 г. отъ лѣваго берега, противоположно существующей береговой обдѣлки, начала оттягиваться, ежегодно увеличиваясь, песчаная отмель, вслѣдствіе чего меженное русло рѣки въ этомъ мѣстѣ сѣзилось до 60-ти с., вдоль подошвы подводнаго откоса обдѣлки образовались значительныя глубины (мѣстами свѣше 3-хъ саж. при средне-низкомъ горизонтѣ) и береговое укрѣплёніе подверглось сильному разрушенію.

По проекту коренного улучшенія Днѣпра, правый берегъ рѣки у уроч. Копачево, на протяженіи 700 п. с., подлежитъ укрѣплёнію, стоимость котораго составляетъ 125000 рублей. Принимая во вниманіе, что проектная трасса у уроч. „Копачево“ опредѣляется очертаніемъ соотвѣтственнаго берега, строго согласована съ нижележащими выправительными сооруженіями и что дальнѣйшій размывъ берега за предѣлы трассы вызоветъ искривленіе проектнаго русла, представляется своевременнымъ въ 1916 г. возстановить заново бывшую береговую обдѣлку на протяженіи 231 п. саж. и продлить таковую вверхъ по теченію на 119 п. с., а всего на протяженіе 350 п. с.

Стоимость работъ опредѣляется въ суммѣ 50.000 руб., и эта сумма испрашивается на 1916-й годъ. До приступа къ берегоукрѣпительнымъ работамъ необходимо ослабить среднюю скорость меженного теченія, путемъ увеличенія площади живого сѣченія срѣзкой землечерпаніемъ значительной части сильно вдающейся косы лѣваго берега.

## **3) Продолженіе укрѣплёнія лѣваго берега у с. Назовы.**

Наиболѣе размытая средняя часть лѣваго берега у с. Назовы была укрѣплена въ 1909—10, 1910—11 и 1913—14 г.г., въ общемъ на протяженіи 320 п. с.

Остающаяся неукрѣпленной часть берега, непосредственно выше и ниже существующей обдѣлки, въ настоящее время размыта мѣстами почти до проектной трассы, и потому въ 1916-мъ году будетъ своевременнымъ удлинить существующую обдѣлку вверхъ на 330 п. с. до начинающейся тамъ песчаной отмели, по типу существующей обдѣлки.

Стоимость работъ опредѣляется въ суммѣ 35000 рублей, каковая сумма испрашивается на 1916-й годъ.



Такимъ образомъ общая стоимость работъ на участкѣ р. Днѣпра отъ устья р. Березины до устья рѣки Припяти, предполагаемыхъ къ производству въ 1916-мъ году, опредѣляется въ суммѣ 215000 рублей.

Несомнѣнно, что сумма эта можетъ подвергаться значительнымъ колебаніямъ въ зависимости отъ современнаго работамъ состоянія русла рѣки и ея береговъ.

Здѣсь будетъ уместнымъ замѣтить, что необходимость производства въ первую очередь вышеописанныхъ работъ установлена актами Инспекторской Комиссіи въ 1914-мъ году.

#### 4) Продолженіе выправленія переката „Печки—Ошитки“.

На рѣкѣ Днѣпрѣ отъ устья рѣки Припяти до Межигорья, предполагается въ 1916-мъ году продолжить выправленіе переката „Печки-Ошитки“. Выправительныя работы на этомъ перекатѣ начаты съ 1896-го года и въ настоящее время произведены частично на протяженіе 8-ми верстъ. Этотъ участокъ рѣки разбивается на нѣсколько рукавовъ, отвлекающихъ отъ главнаго русла значительный объемъ меженней воды, а именно:

Въ лѣвомъ берегу рукава Верхняя и „Нижняя Ковтчуровка“ и въ правомъ— рукавъ „Колодево“ и озеро „Покаль“ чрезъ которыя Днѣпръ соединяется съ р. Тетеревъ. Рукавъ Верхняя „Ковтчуровка“ въ настоящее время закрытъ двумя запрудами и рукавъ— „Колодево“ одной (№ 7), для сосредоточенія меженей воды въ одномъ главномъ руслѣ и для предупрежденія отклоненія Днѣпра въ сторону озера „Покаль“. Изъ всѣхъ сооружений, намѣченныхъ проектомъ коренного улучшенія Днѣпра въ будущемъ 1916-мъ г. предполагается возвести три запруды (№№ 22, 23 и 24) въ рукавѣ нижняя „Ковтчуровка“ и полузапруду № 52 для отклоненія теченія отъ новообразовавшагося рукава „Покаль“.

На упомянутыя работы требуется 80000 рублей, каковая сумма испрашивается на 1916-й годъ.



## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній округа на 1916 годъ.

### ДОКЛАДЪ

Помощника Начальника Отдѣленія по Гомельскому техническому участку Инженера Попова о новыхъ капитальныхъ работахъ, предполагаемыхъ къ производству въ 1916 году на р. Сожѣ (кр. § 4 ст. I кат. II).

Въ судоходномъ отношеніи рѣка Сожъ можетъ быть раздѣлена на три участка: 1) отъ м. Кричева до мѣст. Пропойска, протяженіемъ 45 верстъ, съ глубиной  $2\frac{1}{2}$ —3 четверти арш.; 2) отъ мѣст. Пропойска до г. Гомеля, протяженіемъ 187 верстъ, съ глубиной на перекатахъ при низкомъ горизонтѣ 3— $3\frac{1}{2}$  четверти арш. и 3) отъ гор. Гомеля до устья, протяженіемъ 95 верстъ, за послѣднее десятилѣтіе съ средней глубиной въ  $4\frac{1}{2}$  четв. арш. на перекатахъ въ мелководье.

Постоянные рейсы пассажирскихъ пароходовъ и грузовое движеніе непрерывно всю навигацію совершаются лишь на участкѣ рѣки отъ мѣст. Пропойска до устья, но съ значительными затрудненіями. Къ выправительнымъ работамъ по частичному улучшенію перекатовъ участка рѣки Сожа „Гомель-устье“ было приступлено въ 1891 году и по настоящее время таковыя работы произведены въ слѣдующихъ пунктахъ: у гор. Гомеля на перекатахъ: Бѣлица, Ченка (старая), Шаршиловка, Волчуги и Кривой Дубъ.

Кромѣ того, по ходатайству сельскихъ обществъ, за время съ 1901 года по 1914 годъ произведены берего-укрѣпительныя работы у с. Старыя Дятловичи и у окол. Новыя Терешковичи.

Общая стоимость всѣхъ произведенныхъ до сего времени работъ на участкѣ р. Сожа „Гомель-устье“ достигаетъ 500000 рублей. Кромѣ названныхъ частично-улучшенныхъ перекатовъ, на участкѣ р. Сожа отъ г. Гомеля до устья имѣется еще 16, чередующихся съ глубокими плесами или расположенныхъ непосредственно одинъ за другимъ, перекатовъ, на



коихъ выправительныя работы не производились, а именно: Нижне-Гомельскій, Бѣлицкіе, Севрюки, Раковая Лоза, Лузаново, Изусткина Простка, Ченка (старая), Бобовичи, Нижнія Дятловичи, Курганъ, Студеная Гута, Островки, Нижнія Островки, Паперня, Абакумы и Сусловка. На большинствѣ изъ этихъ перекатовъ въ исключительно мелководные годы глубина судового хода не превосходитъ 4-хъ четверт., а на нѣкоторыхъ изъ нихъ, какъ-то: Ченка (старая), Курганъ, Островки и Абакумы, глубина падала до  $3\frac{1}{2}$  четверт. при крайне извилистомъ судовомъ ходѣ.

Вышеперечисленные перекаты создавали судоходству чрезвычайныя затрудненія, на примѣръ были случаи (въ 1913 году), когда пассажирское движеніе поддерживалось путемъ высадки пассажировъ на берегъ при проходѣ наиболѣе мелководныхъ изъ перекатовъ. Грузовое же сообщеніе не рѣдко прекращалось совсѣмъ.

Для воспособленія судоходству на упомянутыхъ перекатахъ ежегодно въ періодъ низкаго стоянія воды примѣняются временныя мѣры путемъ постановки въ руслѣ рѣки щитовыхъ загражденій и, кромѣ того, первый разъ въ навигацію минувшаго 1914 года на Сожѣ ниже Гомеля примѣнялось болѣе или менѣе систематическое черпаніе, давшее хорошіе результаты.

Согласно составленному въ 1911 году проекту коренного улучшенія рѣки Сожа отъ Гомеля до устья, предполагено улучшить всѣ имѣющіеся нынѣ и представляющіе препятствіе судоходству перекаты путемъ возведенія въ руслѣ рѣки водостѣпнительныхъ и водонаправляющихъ сооружений, путемъ закрытія запрудами всѣхъ боковыхъ рукавовъ и весеннихъ протоковъ и, наконецъ, независимо отъ выправительныхъ работъ, предполагено укрѣпить всѣ вогнутые приглубые берега, дабы вслѣдствіе расширенія русла рѣки за счетъ размываемыхъ береговъ предотвратить образованіе новыхъ перекатовъ.

Выправительныя работы на перекатахъ предполагено произвести параллельно съ землечерпаніемъ въ тѣхъ случаяхъ, когда существующій фарватеръ перекрывается сооружениями съ рефугируваніемъ грунта между ними для ускоренія разработки проектнаго русла и достиженія глубины.

Ширина проектной трассы на основаніи общей средней ширины рѣки въ устойчивыхъ глубокихъ плесахъ, а также, на основаніи опыта выправленія перекатовъ, принята въ 40 саж.

Принимая во вниманіе ограниченность кредитовъ въ связи съ военнымъ временемъ, на первую очередь въ 1916 году предполагены къ производству лишь самыя неотложныя работы на тѣхъ перекатахъ, кои въ навигаціи послѣднихъ лѣтъ являлись самыми затруднительными для судоходства. Ниже приведены описанія этихъ перекатовъ.



### Улучшеніе Бѣлицкихъ перекатовъ.

Группа Бѣлицкихъ перекатовъ состоитъ изъ Верхняго и Нижняго. Согласно проекту коренного улучшенія р. Сожа судовой ходъ на **В. Бѣлицкомъ** перекатѣ долженъ направляться вдоль лѣваго берега. Въ настоящее время въ разсматриваемомъ мѣстѣ благодаря сильному размыву праваго берега у корня полузапруды № 26 и противолежащей ей песчаной отмели образовался весьма извилистый судовой ходъ, представляющій значительное препятствіе для судоходства. Въ будущую навигацію предполагается произвести землечерпательную расчистку песчаной отмели, — перебросивъ къ корню полузапруды № 26 весь отложившейся въ настоящее время песокъ. Съ удаленіемъ этой отмели теченіе получитъ болѣе плавное направленіе, но вмѣстѣ съ тѣмъ появится нѣкоторая опасность размыва лѣваго берега, противоположнаго полузапрудѣ № 26.

Съ цѣлью предупрежденія этого размыва предполагается произвести укрѣпленіе лѣваго берега въ разсматриваемомъ мѣстѣ на протяженіи 145 саж. Для защиты засыпки у полузапруды № 26 и закрѣпленія рефулернаго грунта необходимо покрыть эту засыпку хворостяной выстилкой съ раскладкой черенковъ ивняка.

**В. Бѣлицкій** перекатъ съ выполненіемъ предыдущей работы будетъ законченъ. **Н. Бѣлицкій** перекатъ для своего улучшенія требуетъ устройства трехъ полузапрудъ у праваго берега (№№ 19, 20 и 21). Въ настоящее время благодаря отсутствію этихъ сооружений рѣка имѣетъ въ разсматриваемомъ мѣстѣ значительное уширеніе, что служитъ причиной постоянного существованія переката, создающаго для судоходства одно изъ самыхъ затруднительныхъ мѣстъ. Съ устройствомъ проектируемыхъ полузапрудъ Нижне-Бѣлицкій перекатъ несомнѣнно улучшится и дастъ возможность обезпечить глубину въ 6 четвертей арш.

Стоимость перечисленныхъ работъ на Бѣлицкихъ перекатахъ выражается въ суммѣ кругло 27000 руб.

### Улучшеніе Суловскаго переката.

**Суловскій** перекатъ расположенъ на р. Сожѣ въ 2-хъ верстахъ выше устья этой рѣки.

Сущность системы урегулированія этого переката въ объемѣ проекта коренного улучшенія р. Сожа сводится къ образованію между двумя излучинами рѣки путемъ землечерпанія спрямительнаго канала и къ направленію путемъ ряда сооружений меженного теченія по новому пути, въ обходъ старорѣчья.

Въ 1916 году предполагено закрыть запрудой № 4 лѣвую несудоходную часть раздвоеннаго песчанымъ островомъ русла



рѣки, отчудить подь спрямляющій каналъ сѣнокосную землю и направить воду современнаго русла въ спрямляющій каналъ путемъ загражденія стараго русла запрудой № 5, для этой цѣли испрашивается сумма въ 30000 руб. (безъ землеустройства).

#### **Укрѣпленія части праваго берега р. Сожа у села Бобовичи на перекатѣ „Бобовичи“.**

Правый вогнутый берегъ р. Сожа у села Бобовичи издавна размывается, какъ весенними, такъ и меженными водами, что крайне неблагоприятно отражается на состояніи расположеннаго здѣсь же переката „Бобовичи“ вследствие расширенія русла рѣки и отложенія грунта берега; кромѣ того размывомъ берега наносится значительный ущербъ мѣстнымъ землевладѣльцамъ крестьянамъ, изъ за уничтоженія весьма цѣнной сѣнокосной земли.

Еще въ 1909 году крестьяне села Бобовичи обращались съ ходатайствомъ къ Г-ну Министру Путей Сообщенія объ укрѣпленіи сказаннаго берега, но за отсутствіемъ средствъ на наиболѣе неотложныя нужды Округа, таковое ходатайство осталось безъ удовлетворенія.

Согласно проекта кореннаго улучшенія р. Сожа сказанный берегъ подлежитъ укрѣпленію на протяженіи 250 п. с. Въ первую очередь въ 1916 году предполагается укрѣпить наиболѣе размытую часть берега, на протяженіи 250 пог. саж., по типу существующихъ обдѣлокъ, а именно: въ надводной части до горизонта средняго весенняго ледохода берегъ укрѣплялся хворостяной выстилкой съ плетнями, а далѣе фашиновыми тюфяками толщ.  $4\frac{1}{2}$  фута, съ загрузкой камнемъ стоимость этихъ работъ 25000 рублей.

#### **Гавань въ г. Гомелѣ.**

Въ Совѣщаніи минуваго 1914 года въ г. Гомелѣ Начальникомъ Кіевскаго Отдѣленія Инженеромъ Заславскимъ были доложены соображенія, вызывающія необходимость устройства гавани въ г. Гомелѣ, и демонстрировалъ въ схематическомъ видѣ проектъ упомянутой гавани. Я не буду полностью повторять доклада инженера Заславскаго, такъ какъ всѣ присутствующіе здѣсь слышали его въ прошломъ совѣщаніи, кромѣ того докладъ напечатанъ и интересующіяся этимъ лица могли ознакомиться съ проектомъ гавани по докладу Инженера Заславскаго, болѣе или менѣе, детально. Чтобы освѣжить въ памяти основныя соображенія относительно устройства гавани въ г. Гомелѣ, я вкратцѣ изложу, то что докладывалось въ прошлогоднемъ Совѣщаніи.

Устройство гавани давно является одной изъ настоятельныхъ нуждъ судоходства по рѣкамъ Днѣпру и Сожу.



Необходимость устройства гавани здѣсь предусматривалось Управленіемъ В. В. П. и Ш. Д. въ программѣ планомѣрнаго улучшенія водныхъ путей.

Вмѣстѣ съ устройствомъ гавани неразрывно связано и устройство удобныхъ подъездныхъ путей къ ней, какъ желѣзно-дорожныхъ, такъ и гужевыхъ, такъ какъ только при цѣлесообразномъ оборудованіи упомянутыми путями возможна быстрая и сравнительно дешевая подача грузовъ съ рѣки на желѣзную дорогу и обратно. Въ Совѣщаніи 1914 г. былъ принятъ вариантъ, какъ наиболѣе удобно разрѣшающій всѣ вопросы связанные съ устройствомъ гавани въ г. Гомель, заключающійся въ слѣдующемъ: существующій затонъ въ Старорѣчьи Сожа, огражденный ледорѣзками отъ ледохода, приспособляется для гавани путемъ углубленія его землечерпаніемъ и устройствомъ при помощи того-же землечерпанія вдоль городского берега ковша длиною въ 200 и шириной въ 70 п. с. Какъ существующій затонъ, такъ и ковшъ, который проектируется вырыть, будутъ ограждены незатопляемой дамбой, на которой должны расположиться желѣзнодорожные пути для передачи грузовъ съ рѣки на сушу и обратно, а также мостовыя для мѣстныхъ грузовъ. Проектируемая гавань будетъ обслужена вѣткой, идущей отъ станціи Гомель въ обходъ города, съ развитіемъ ея вдоль городскихъ паромныхъ пристаней.

Удобства устройства гавани по этому варианту значительныя: 1) гавань будетъ вблизи отъ центра города, 2) для сообщенія съ центромъ представляется возможнымъ устроить удобный спускъ по Волтовской улицѣ; 3) гавань представляетъ удобства для зимовки и ремонта судовъ, такъ какъ близко расположены какъ магазины, такъ и мастерскія и механическіе заводы; съ устройствомъ новаго затона судоходное русло рѣки не будетъ при перегрузкахъ грузовъ на желѣзныя дороги загромождено судами и плотами.

По проекту Кіевского Округа Путей Сообщенія предполагается подчистить и углубить естественный затонъ Старорѣчье до поперечной запруды и кромѣ того вырыть особый ковшъ, длиною въ 200 саж. при ширинѣ 70 саж. Какъ ковшъ, такъ и затонъ Старорѣчье будутъ ограждены незатопляемой дамбой отъ заносовъ пескомъ при весеннемъ половодьи.

По обѣимъ сторонамъ ковша пройдутъ тупики желѣзнодорожной вѣтви. Всего причальной линіи на первое время будетъ обслужено желѣзнодорожными путями 700 п. с., изъ нихъ 300 саж. пойдутъ по затону Старорѣчья, а 400 с. по обѣимъ сторонамъ ковша.

Стоимость работъ по устройству гавани съ расчисткой существующаго затона до дамбы, вырытіемъ ковша, длиною 200 и шириной 70 саж., съ огражденіемъ незатопляемой дамбой на всемъ протяженіи (1330 п. с.) какъ ковша, такъ и Старорѣчья съ надлежащимъ укрѣпленіемъ, какъ подводнаго,



такъ и надводнаго откосовъ опредѣляется въ круглой суммы около 148000 руб.

Сумма эта распредѣляется по отдѣльнымъ частямъ работы приблизительно слѣдующимъ образомъ:

1) для углубленія существующаго затона и вырытія новаго ковша необходимо вынуть около 35000 куб. саж. грунта, причемъ грунтъ долженъ быть положенъ для образованія незатопляемой насыпи 2 р. $50 \times 35000$ .....	87500 р.
2) для укрѣпленія подводными тюфяками съ загрузкой камнемъ, слоемъ въ 0,05 саж.: $(1330 \times 3) - 3990$ кв. саж. по 7 руб. за кв. саж. ....	27930 р.
3) для мощенія надводной части откосовъ камнемъ въ плетневыхъ клѣткахъ кв. саж, 2000 по 10 руб. за кв. с. ....	20000 р.
4) для укрѣпленія откосовъ незатопляемой дамбы со стороны поймы обдерновкой въ клѣткахъ около 2400 кв. саж. укрѣпленія по 3 руб. за кв. саж. ....	7200 р.
На приспособленіе для работъ и техническій надзоръ за работами около 3% .....	4500 р.
<b>Всего кругло .....</b>	<b>148000 р.</b>

Въ первую очередь въ смѣту на 1916 годъ вносится расчистка существующаго затона и образованіе ковша землечерпательной машиной съ перемѣщеніемъ рефулернаго грунта по береговой причальной линіи съ устройствомъ подлежащей укрѣпленію отъ размыва незатопляемой погрузочной площадки на протяженіи около 700 п. с.

Стоимость сказанныхъ работъ опредѣляется (безъ землечерпанія) въ суммѣ 56350 руб. каковая сумма и вносится въ предположенія на 1916 годъ.

Такимъ образомъ общая стоимость новыхъ капитальныхъ работъ предположенныхъ къ производству въ 1916 году на р. Сожѣ опредѣляется въ суммѣ 138350 р.



*Милостивый Государь,  
Евдокъ Матвѣевичъ!*

Какъ гласный, избранный для защиты интересовъ города во всѣхъ явленіяхъ городской жизни, я не могу оставить безъ вниманія и не сообщить Вамъ, что въ дачной мѣстности „Ченка“, которую я вчера посѣтилъ, разливомъ рѣки Сожа размыло берегъ городской земли, при этомъ для городского хозяйства безвозвратно погибло, думаю, **не менѣе 3000 квад. саж. земли**, которую Городская Управа предполагаетъ сдать въ аренду; къ тому же эти размываемыя земли самаго лучшаго дачнаго качества,—расположенныя на берегу рѣки, заросли молодымъ лѣсомъ и имѣютъ всѣ свойства лучшей дачной мѣстности; стоявшій на этой землѣ лѣсъ, на протяженіи берега отъ начала такъ называемаго **Мельниковскаго участка до Монастырской стѣны (границы)**, весь повалился и частію унесенъ водою, частію расхищается и въ большемъ количествѣ валяется не убраннымъ и пропадаетъ.

Казалось интересъ города былъ бы соблюденъ если бы Городская Управа немедленно убрала поваль или продала ее, и чтобы Городская Управа немедленно возбудила ходатайство предъ подлежащимъ вѣдомствомъ объ укрѣпленіи въ этой части берега р. Сожа, какъ въ интересахъ судоходства, такъ и въ интересахъ города; въ противномъ случаѣ, еще 2—3 такихъ разлива и размыва, и отъ такъ называемаго Мельниковскаго участка отъ котораго Городская Дума надѣется получать изрядный доходъ, будетъ какъ не бывало—кстати 28 с. апрѣля слѣдовало бы доложить Думѣ, какъ о точномъ протяженіи размытаго берега, такъ и о полученіи подлежащихъ полномочій, для чего командировать туда подлежащихъ лицъ.

Примите увѣреніе въ совершенномъ  
почтеніи и преданости

*Иосифъ Медвѣдевъ.*







## Въ Правленіе Кіевского Округа Путей Сообщенія.

(Черезъ Гомельскій Раіонный Сѣздъ по обсужденію  
судоходныхъ нуждъ и расходовъ на 1916 годъ).

### Докладная записка.

Въ теченіе прошлыхъ лѣтъ мы неоднократно докладывали и ходатайствовали передъ Округомъ о нашихъ неотложныхъ судоходныхъ нуждахъ, о которыхъ имѣемъ честь доложить и Раіонному Сѣзду, а именно: за прошлое десятилѣтіе, мы не щадя ни труда, ни капитала, построили пароходные корпуса съ машинами послѣднихъ конструкцій, примѣняясь къ послѣднимъ мелководнымъ періодамъ. Иля все время на встрѣчу торговли и промышленности нашего раіона, мы организовали ежедневное товаро-пассажирское движеніе, слѣдуя на уровнѣ общаго передвиженія современныхъ требованій.

Къ великому нашему сожалѣнію мы работаемъ нашими пароходами безпрепятственно только въ теченіи двухъ весеннихъ мѣсяцевъ, а остальное время до 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мѣсяцевъ наше пароходное движеніе встрѣчаетъ непреодолимое препятствіе на мелководныхъ перекатахъ, которые обмеливаются до 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> четвертей глубины. Въ это время останавливается правильное движеніе пароходовъ, при чемъ страдаетъ не только пароходные предпріятія, на которыя затрачиваются нами большія средства на полную навигацію, но и бѣдствуютъ пассажиры и тормозится грузовое движеніе, тѣмъ болѣе, что параллельно рѣкѣ Сожу нѣтъ даже сносныхъ сухопутныхъ дорогъ, а все движеніе по снабженію прибрежныхъ жителей продуктами первой необходимости производится только пароходами, равно и доставка на желѣзныя дороги въ Гомель и обратно изъ уѣздовъ: Гомельскаго, Рогачевскаго, Быховскаго и Чериковскаго, а съ верховьевъ рѣкѣ Сожа, Прони, Бесѣди, Ипути и другихъ притоковъ плывутъ массами плоты, съ низовыхъ же губерній слѣдуютъ суда. Все это движеніе сильно тормозится и даже останавливается перекатами.

Принимая во вниманіе такое сильное затрудненіе въ общемъ передвиженіи пароходства и судоходства, при каковомъ замираетъ торговля и промышленность нашего раіона, мы, какъ природные пароходовладѣльцы теоретически и практически изучившіе упомянутый раіонъ рѣки Сожа, съ своей стороны предлагаемъ для углубленія перекатовъ: Рудницкаго, Халецкаго, Шоховскаго, Чечерскаго, Уланицкаго, Студенец-



каго, Костюковскаго, Гайшинскаго и Пронойскаго принять слѣдующія мѣры: устроить фашинныя полузапруды на уровнѣ низкихъ меженныхъ водъ, чтобы такія полузапруды не мѣшали весеннему сплаву плотовъ и не подвергались послѣдними уничтоженію и приступить же къ таковымъ работамъ по спаду весеннихъ водъ. На таковыя работы мы предлагаемъ просить Правленіе Округа ассигновать изъ общихъ бюджетныхъ средствъ Округа въ текущую навигацію 20000 рублей, а въ 1916 году остальные суммы.

Въ виду изложеннаго мы обращаемся къ почтенному Собранію Раіоннаго Съѣзда обсудить наше предложеніе и ходатайствовать предъ правленіемъ Кіевскаго Округа Путей Сообщенія о принятіи вышеизложенныхъ крайне необходимыхъ мѣропріятій къ выправленію пережатъ на рѣкѣ Сожѣ отъ Гомеля до Пронойска. Пароходовладѣльцы и судовладѣльцы на рѣкѣ Сожѣ. (слѣдуютъ подписи)

Мая, 18 дня 1915 года

Гомель.



# Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916 г.

## ДОКЛАДЪ

**Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія Инженера Тиммъ о необходимости производства изысканій въ нижней части рѣки ДНѢСТРА съ цѣлью составленія проекта меліорацій плавень, въ связи съ улучшеніемъ судоходныхъ условій рѣки.**

Долина нижней части Днѣстровскаго бассейна отъ с. Чобручъ Херсонскихъ до лимана является самой не культурной изъ всѣхъ прибрежныхъ земель и обширная полоса длиною около 42 верстъ и шириною въ среднемъ свыше 7 верстъ, благодаря частымъ и продолжительнымъ разливамъ рѣки Днѣстра, почти совершенно изъята изъ экономической жизни края. Гидрологическія условія плавневыхъ земель р. Днѣстра вообще, а въ нижней части его въ особенности, настолько неблагоприятны для сельскохозяйственныхъ цѣлей, что исключаютъ какую-либо обеспеченность урожая въ отъ гибели ихъ при лѣтнихъ паводкахъ и этимъ препятствуютъ систематическому испозьзованію плавень. Конечно, такое бѣдственное состояніе Нижнеднѣстровской поймы вызывается не только свойственными этой рѣкѣ періодическими паводками, а въ значительной мѣрѣ и нѣкоторымъ возвышеніемъ береговой полосы надъ общимъ уровнемъ поймы; это возвышеніе, являясь недостаточнымъ для защиты поймы отъ затопленій, въ то же время затрудняетъ обратный стокъ залившейся воды уже послѣ прохода паводка.

Болѣе подробное описаніе топографическихъ условій всей долины рѣки Днѣстра изложено въ докладѣ старшаго техника при Управленіи Земледѣлія Государственныхъ Имуществъ Херсонской и Бессарабской губерній Инженера Картацци „Объ изслѣ-



дованіяхъ въ плавняхъ р. Днѣстра“, прочитанномъ въ совѣщаніи о смѣтахъ на 1913 годъ.

Привожу дословно выдержку изъ этого доклада:

„Плавневые земли занимаютъ вмѣстѣ съ внутренними водами площадь 34000 десятинъ, изъ коихъ 12000 десятинъ занимаютъ казенныя плавневые дачи: Глинская и Коротнянская Аккерманскаго лѣсничества, Незавертайловская, Троицкая, Ясковская, Олонештская, Бѣляевская и нѣсколько мелкихъ Одесскаго лѣсничества.

Въ топографическомъ отношеніи всѣ эти плавни носятъ однообразный характеръ, представляя собою рядъ неглубокихъ котловинъ, окаймленныхъ нѣсколько приподнятыми берегами рѣкъ и перерѣзанныхъ невысокими грядами вдоль многочисленныхъ гирлъ, при чемъ высота какъ самой плавни такъ и всѣхъ грядъ постепенно понижается по направленію къ лиману.

Гряды эти, являясь здѣсь единственно доступными для сельско-хозяйственнаго пользованія площадями, заняты садами и виноградниками крестьянъ, а въ казенныхъ дачахъ лѣсами твердыхъ породъ. Слѣдующая по высотѣ переходная зона земель занята сѣнокосами, пастбищами и мѣстами лѣсомъ мягкихъ древесныхъ породъ. Вся—же остальная площадь представляетъ собою камышевую плавню съ многочисленными протоками и озерами, при чемъ, сообразно съ общимъ пониженіемъ грядъ по мѣрѣ приближенія къ лиману уменьшается и культурная площадь.

Причиной столь печальнаго сельско-хозяйственнаго положенія плавень являются разливы р. Днѣстра, полныя воды котораго не вмѣщаются въ низкіе берега рѣки и, разливаясь по плавнѣ, застаиваются въ ея котловинахъ, окаймленныхъ грядами. Въ этомъ отношеніи различныя дачи находятся въ неодинаковыхъ условіяхъ, которыя въ общемъ ухудшаются по мѣрѣ приближенія къ лиману. Дѣйствительно, разсматривая графики береговой нивелировки въ связи съ графикомъ колебанія уровня воды въ г. Тирасполѣ, мы видимъ, что паденіе берега рѣки идетъ быстрѣе чѣмъ паденіе уровня воды въ ней, слѣдствіемъ чего является болѣе частое затопленіе нижележащихъ дачъ по сравненію съ верхними и болѣе продолжительное пребываніе ихъ надъ водою. Такъ для верхней Глинской дачи и выше нея расположенныхъ казенныхъ дачъ Талмазской и Слободзейско-Чобручской, затопле-



ніе черезъ берега происходитъ лишь въ рѣдкіе годы, тогда какъ для нижнихъ дачъ, напримѣръ Олонештской, затопленіе черезъ берега наступаетъ при состояніи уровня въ г. Тирасполь 1,88 выше нуля, что имѣетъ мѣсто почти каждый годъ, для дачи-же Бѣляевской такое затопленіе наступаетъ уже при уровнѣ 1,48 выше нуля по тому-же водомѣрному посту, т. е. иногда по 2—3 раза въ годъ.

Подобно этому и въ отношеніи стока залившейся въ плавню воды, верхнія дачи находятся въ условіяхъ болѣе благоприятныхъ.

Обращаясь къ продольной профили дна долины, мы находимъ среднюю отмѣтку дна плавни для Глинянской дачи, соответствующую уровню въ Тирасполь—1,18 и такъ какъ послѣ весенняго разлива уровень въ Тирасполь всегда опускается ниже этой отмѣтки, то освобожденіе дачи отъ воды всегда возможно. Для нижнихъ же дачъ обратный спускъ въ р. Днѣстръ воды, залившейся въ плавню, является уже почти невозможнымъ вслѣдствіе расположенія дна плавни ниже того уровня воды, который обычно держится въ рѣкѣ въ теченіе весеннихъ и лѣтнихъ мѣсяцевъ. Слѣдствіемъ вышеуказанныхъ причинъ является и отмѣченное уже различное сельско-хозяйственное состояніе выше и ниже лежащихъ плавень. Такъ, въ верхней плавнѣ отъ г. Бендеръ и кончая Глинянской казенной дачею, большая часть земель занята садами, лѣсами и сѣнокосами и площадь камышевыхъ плавень занимаетъ не болѣе 15% общей площади. Въ нижней-же плавнѣ это отношеніе становится обратнымъ и камышевыя плавни занимаютъ здѣсь 27000 десятинъ, т. е. 80% площади.

Только что приведенная выдержка изъ доклада Инженера Картацци достаточно наглядно характеризуетъ весьма печальное состояніе всей обширной территоріи нижнихъ плавень, изъ которыхъ лишь до 20% заняты подъ лѣса и сѣнокосы, а частью и подъ болѣе цѣнныя сельско-хозяйственныя культуры: сады, огороды и посѣвы. Вся же остальная масса плавень представляетъ малоцѣнныя камышевыя пространства. Эти немногія цифры уже даютъ нѣкоторое представленіе о той громадной потерѣ, которую несетъ экономическое развитіе приднѣстровскаго раіона отъ пребыванія по настоящее время въ совершенно некультурномъ состояніи площади не менѣе 27000 десятинъ. Поэтому вопросъ о полной меліораціи плавень слѣдуетъ считать не только назрѣвшимъ, но и наболѣвшимъ, тѣмъ болѣе что при существующемъ



малоземельѣ и высокихъ цѣнахъ такая меліорація съ финансовой стороны явится безусловно выгодной. Возможные расходы по обвалованію и осушенію плавень будутъ съ избыткомъ покрыты разницей въ цѣнности земли до и послѣ меліораціи, не говоря уже о поднятіи доходности по эксплуатаціи этихъ земель.

Херсонско-Бессарабское Управление Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ въ должной мѣрѣ оцѣнило всю возможность улучшенія гидрологическихъ условій въ предѣлахъ казенныхъ дачъ и въ послѣдніе годы обращаетъ особое вниманіе на болѣе подробное обследованіе дачъ, ускореніе стока залившейся при паводкахъ воды и на огражденіе ихъ въ наиболѣе опасныхъ мѣстахъ защитными дамбами. Попутно, конечно, производится и обследованіе сосѣднихъ земель.

Предпринятія пока мѣры на казенныхъ дачахъ Толмазской и Слободзейской, хотя и въ сравнительно скромныхъ размѣрахъ и еще далеко не представляющихъ окончательной меліораціи этихъ дачъ, даютъ, однако, прекрасные результаты при средне-высокихъ водахъ и подтверждаютъ возможность полной меліораціи всей плавневой равнины. Конечно, при разрѣшеніи этого кардинальнаго вопроса нельзя будетъ обойти молчаніемъ интересы судоходства, тѣсно связанные съ состояніемъ нижней части рѣки Днѣстра и находящіеся въ зависимости отъ выбора системы меліораціи. До сихъ поръ этимъ интересамъ не удѣлялось почти никакого вниманія и Вѣдомство Путей Сообщенія должно было бы взять на себя инициативу надлежащаго освѣщенія нуждъ судоходства и согласованія ихъ съ возможными вариантами, какъ частичной такъ и полной меліораціи Нижеднѣстровскихъ плавень.

Нѣсколько такихъ вариантовъ изложены въ вышеуказанной запискѣ Инженера Картацци „Объ изслѣдованіяхъ въ плавняхъ рѣки Днѣстра“ и въ нижеслѣдующемъ описаніи этихъ вариантовъ приводится цѣликомъ:

„Переходя къ вопросу о тѣхъ мѣрахъ, которыми состояніе плавень могло-бы быть улучшено, необходимо имѣть въ виду двойное его разрѣшеніе, а именно: полную меліорацію плавень, состоящую въ полномъ огражденіи ихъ отъ затопленія при самыхъ сильныхъ разливахъ и частичную меліорацію, допускающую ихъ рѣдкое затопленіе, при условіи быстрого освобожденія плавни отъ залившейся воды. Такая частичная меліорація для верхнихъ дачъ должна состоять въ проведеніи изъ плавни въ рѣку



Днѣстръ осушительныхъ каналовъ, снабженныхъ плюзами для прегражденія доступа въ плавню водъ во время разливововъ. Такія работы выполнены уже въ Толмазской и Слободзейской казенныхъ дачахъ и проектированы для Глинянской дачи.

Для нижнихъ дачъ, для которыхъ, вслѣдствіе низкаго ихъ расположенія, спускъ воды въ р. Днѣстръ оказывается невозможнымъ, освобожденіе ихъ отъ залившейся воды должно обезпечиваться устраненіемъ тѣхъ препятствій, которыя затрудняютъ стокъ воды въ лиманъ. Такими препятствіями прежде всего служатъ многочисленныя гряды, пересекающія долину по разнымъ направленіямъ, затѣмъ насыпь дороги изъ с. Каркмазъ въ с. Троицкое, снабженная недостаточнымъ количествомъ мостовъ. Образующий этой дорогой подпоръ воды, даже при высокомъ разливѣ, ясно замѣтенъ на графикѣ. Но главное препятствіе быстрому освобожденію плавни отъ воды представляетъ берега самаго Днѣстра, пересекающаго долину въ поперечномъ направленіи отъ с. Паланка до г. Маяки.

Подходя своими извилинами къ высокому берегу у с. Паланки, а затѣмъ вплотную къ берегу у г. Маяки, берега Днѣстра подпруживаютъ воду на огромной площади казенной дачи Бѣляевской и плавни с. Бѣляевки, превращая эти плавни въ постоянное болото. Во время разливовъ идущая по долинѣ вода поступаетъ въ Днѣстръ черезъ Бѣлое озеро и не вмѣщаясь въ берега рѣки начинаетъ переливаться черезъ береговую гряду на всемъ ея протяженіи отъ Паланки до г. Маяки, какъ это видно на графикѣ. Эта береговая гряда оказывается, отчасти, смытой водами р. Днѣстра у с. Паланки на 98-105 верстъ и водами Турнучука на 123-126 верстахъ.

Существенное улучшеніе нижнихъ плавень, повидимому, могло-бы быть достигнуто срытіемъ на глубину 0,30—0,40 саж. правой береговой гряды Днѣстра на протяженіи 300-500 саж. на одномъ изъ колѣнъ рѣки между с. Паланкой и бѣлымъ озеромъ. Это ускорило бы стокъ воды съ плавни, понизило бы высоту затопленія и понизило уровень Днѣстра на значительномъ протяженіи вверхъ отъ Паланки, благодаря чему и выходы рѣки изъ береговъ стали-бы значительно болѣе рѣдкими. При такой меліораціи потребовалось бы произвести выемку 10-20000 куб. саж. земли береговой гряды и построить мостъ длиною 150-200 саж. на спрямленной дорогѣ изъ с. Паланки въ г. Маяку. Но и въ этомъ случаѣ для возможнаго использованія плавневыхъ зе-



мель пришлось бы ограждать ихъ небольшими затопляемыми дамбами, какъ со стороны рѣки, такъ и со стороны плавни.

Что касается полной меліораціи долины, то масштабъ необходимыхъ для этого работъ дастъ представленіе графикъ дна долины, такъ какъ онъ даетъ возможность судить о громадномъ количествѣ воды, проходящей по долинѣ во время разлива. Дѣйствительно при средней ширинѣ долины въ 5 верстъ и глубинѣ воды въ плавнѣ 0,8 саж. средняя глубина протока, принимая русло его параболическимъ, будетъ  $0,8 \times \frac{2}{3} = 0,53$  с., а живое сѣченіе его  $= 2500 \times 0,53 = 1325$  кв. саж. При уклонѣ поверхности воды  $= \frac{10,40 - 8,54}{18500} = \frac{1,86}{18500} = 0,0001$  и подводномъ радіусѣ 0,53 скорость воды будетъ 0,16 саж. въ секунду и секунднѣй расходъ  $= 1325 \times 0,16 = 212$  куб. саж. Дѣйствительный расходъ будетъ нѣсколько меньше, такъ какъ скорость воды уменьшается различными препятствіями въ видѣ зарослей камыша и проч. Кромѣ того, вслѣдствіе пересѣченія долины извилинами береговыхъ грядъ Днѣстра, уклонъ воды не будетъ однообразнымъ, такъ что потокъ будетъ представлять собою рядъ плесовъ и перекатовъ, что уменьшитъ средній уклонъ и скорость воды. Но принимая въ расчетъ, что разливъ 1909 года не былъ наибольшимъ, необходимо разсчитывать на возможный секунднѣй расходъ не менѣе 250 куб. саж. Этотъ расходъ не много превышаетъ пропускную способность Днѣстра и Турунчука въ ихъ теперешнемъ видѣ, при ихъ маломъ уклонѣ и извилистости. Ихъ пропускная способность значительно возросла бы послѣ ихъ спрямленія, однако и тогда она еще не соотвѣтствовала бы указанному секундному расходу 250 куб. саж. Дѣйствительно при ширинѣ Днѣстра 50 саж. и Турунчука 30 саж. и уклонѣ послѣ спрямленія въ 0,0001 секунднѣй расходъ обѣихъ рѣкъ въ 250 куб. саж. будетъ достигнутъ лишь при средней глубинѣ ихъ 4 саж. и соотвѣтствующей этой глубинѣ средней скорости — 0,84 саж. (при коэфф. шереховатости 0,025).

Такъ какъ указанная глубина въ 4 саж. превышаетъ нынѣшнюю глубину этихъ рѣкъ, то кромѣ спрямленія потребовалось бы еще ихъ обвалованіе.

Необходимо, однако, имѣть въ виду, что при сравнительно небольшой скорости теченія, спрямленіе этихъ рѣкъ потребовало бы, вѣроятно, весьма значительнаго объема земляныхъ работъ, особенно въ нижней части долины, гдѣ скорость теченія не ве-



лика и на естественный размывъ прокопанныхъ спрямительныхъ каналовъ небольшой профили рассчитывать нельзя. Въ верхней части отъ г. Бендеръ и кончая Глинянской дачей, гдѣ уклонъ рѣки и скорость теченія болѣе значительны, русло рѣки весьма непостоянно и по плавнѣ разсѣяна масса остатковъ старорѣчій въ видѣ озеръ продолговатой формы съ характерными названіями „Мѣсяцъ“, „Бубликъ“, „Подкова“ и т. п., что указываетъ на легкую размываемость грунта плавень при быстромъ теченіи и слѣдовательно и на возможность спрямленія при сравнительно небольшомъ количествѣ работъ. Въ нижней-же половинѣ остатковъ старорѣчій почти не встрѣчается и нѣкоторые каналы, покопанные въ цѣляхъ рыболовства, какъ напримѣръ на одномъ изъ колѣнъ Олонештской дачи и между с. Паланкой и большимъ озеромъ, за много лѣтъ существованія подвергались лишь незначительному размыву. Исключеніе составляетъ лишь Суровцевъ каналъ, соединяющій рѣку Днѣстръ съ лиманомъ ниже г. Маякъ достигшій ширины 35-40 саж., благодаря большому паденію на короткомъ протяженіи.

Но помимо затратъ на производство работъ при спрямленіи рѣки потребуются также значительные расходы по отчужденію цѣнныхъ участковъ, занятыхъ садами и виноградниками, расположенныхъ по берегамъ рѣкъ. Въ случаѣ же и обвалованія рѣкъ, такому отчужденію должны подвергаться и всѣ участки въ полосѣ между параллельными дамбами, чѣмъ расходъ по отчужденію еще значительно увеличится.

Вторымъ возможнымъ варіантомъ меліораціи представляется защита отъ затопленія при помощи дериваціи паводковъ. Онъ заключался бы въ образованіи искусственнаго воднаго потока путемъ огражденія двумя параллельными дамбами полосы по тальвегу плавни шириною въ 1 — 1½ версты и впуска въ него воды путемъ пониженія береговой гряды у его начала въ Глинянской дачѣ.

При средней глубинѣ такого потока, равной по прежнему 0,8 с., и уклонѣ 0,0001 расходъ потока при ширинѣ 1½ версты былъ бы  $0,8 \times 750 \times 0,25 = 150$  куб. саж., что вмѣстѣ съ расходомъ обѣихъ рѣкъ составило бы потребный расходъ 250 куб. саж.

Этотъ способъ меліораціи потребовалъ бы устройство двухъ валовъ длиною 42 версты каждый и вышиною  $0,8 + 0,5 = 1,3$



сая, работъ по пониженію береговой гряды Днѣстра у начала потока и срытія такихъ же грядъ при пересѣченіи имъ Днѣстра у лимана. Кромѣ того въ этомъ случаѣ потребовалось бы устройство не менѣ двухъ мостовъ длиною  $\frac{1}{2}$ —1 версту, а также обвалованіе невысокими дамбами обѣихъ рѣкъ на всемъ протяженіи ихъ отъ Бендеръ до лимана.

Этотъ варіантъ уступаетъ первому, такъ какъ не вноситъ улучшенія въ условія судоходства, но осуществленіе его потребовало бы, вѣроятно, менѣ значительныхъ затратъ.

Изъ всѣхъ предлагаемыхъ варіантовъ интересы судоходства будутъ въ должной мѣрѣ соблюдены лишь при условіи полной защиты прибрежныхъ земель затопляемыми дамбами по слѣдующимъ соображеніямъ. Для выполненія подобной меліораціи съ наименьшими затратами необходимо защитныя сооруженія спроектировать по возможно кратчайшему пути, что достижимо только въ связи съ самымъ радикальнымъ спрямленіемъ многочисленныхъ и весьма крутыхъ поворотовъ русла нижней части рѣки Днѣстра. Съ другой стороны такое спрямленіе крутыхъ извилинъ рѣки имѣетъ весьма важное значеніе для успѣшнаго развитія судоходства, и не только въ смыслѣ облегченія тяжелыхъ условій плаванія по крутымъ изгибамъ рѣки, но еще болѣе, благодаря сокращенію длины воднаго пути. Поэтому слѣдуетъ ожидать, что спрямленіе нижней части р. Днѣстра весьма благотворно отразится какъ на срочности перевозки грузовъ, равнымъ образомъ и на пониженіе стоимости фрахта, каковыя обстоятельства въ свою очередь будутъ способствовать привлеченію на рѣку новыхъ грузовъ, тяготящихся нынѣ къ желѣзной дорогѣ. Условія плаванія по нижнему Днѣстру пріобрѣтаютъ для всего Днѣстровскаго судоходства тѣмъ болѣе исключительное значеніе, если припомнить, что конечнымъ пунктомъ этого судоходства является г. Одесса и что нижняя часть рѣки Днѣстра является лишь транзитнымъ путемъ, по которому ежегодно въ среднемъ проходитъ не менѣ 10 милліоновъ пудовъ груза, т. е. около  $\frac{2}{3}$  всего грузооборота рѣки Днѣстра.

По примѣрному подсчету спрямленію подлежатъ около 15 изгибовъ рѣки, для чего потребно сдѣлать прокоповъ общей длиною не болѣе 10 верстъ и будетъ достигнуто укороченіе воднаго пути по крайней мѣрѣ на 60 верстъ. Принимая во вниманіе незначительное возвышеніе береговой полосы надъ уровнемъ воды въ рѣкѣ и рыхлость частью болотистаго, частью наноснаго



грунта, можно допустить, что затраты по устройству прокоповъ и загражденію первоначальнаго русла не выйдутъ изъ предѣловъ ожидаемаго прироста рѣчного грузооборота послѣ меліораціи плавень.

При настоящемъ состояніи нижней части рѣки Днѣстра весь грузооборотъ ея отъ истока р. Турунчука до лимана составляетъ въ среднемъ около  $1\frac{1}{2}$  миллионѣвъ пудовъ, въ томъ числѣ до  $\frac{1}{2}$  миллиона отходящихъ грузовъ, преимущественно хлѣбъ и дрова, и около 1 миллионъ прибывающихъ грузовъ, разнаго рода строительный матеріалъ и каменный уголь. Когда-же всѣ нижнія плавни вполнѣ будутъ обезпечены отъ затопленій и приобщены въ культурѣ обширная площадь въ 34000 десятинъ, то даже при урожаѣ ниже средняго слѣдуетъ къ отправкѣ ожидать мѣстныхъ грузовъ не менѣе 5 миллионѣвъ пудовъ, т. е. въ 10 разъ больше чѣмъ при настоящихъ условіяхъ. Но одновременно съ ростомъ мѣстныхъ грузовъ долженъ увеличиться и импортъ. Принимая такое возростаніе только троекратнымъ, получаемъ около 3 миллионѣвъ пудовъ приходящихъ грузовъ.

Такимъ образомъ даже при принятомъ нами весьма скромномъ масштабѣ и исключая возможный ростъ грузооборота мѣстныхъ вышележащихъ, имѣемъ для нижней части Днѣстра приростъ грузооборота не менѣе  $6\frac{1}{2}$  миллионѣвъ пудовъ, что при средней ставкѣ въ  $\frac{1}{2}$  коп. съ пуда дастъ судоходнаго сбора въ 32500 руб. Капитализируя эту сумму изъ 4% годовыхъ, получаемъ основной капиталъ въ 812500 руб.

Если бы Вѣдомство Путей Сообщенія пожелало выше численной суммой ограничить свое участіе въ расходахъ по меліораціи земель Нижняго Днѣстра, то и этого пая было бы вполнѣ достаточно для производства работъ, имѣющихъ непосредственное значеніе для интересовъ судоходства.

Въ меньшей мѣрѣ должны быть конечно заинтересованы и всѣ прочія учрежденія, имѣющія земельныя владѣнія въ плавняхъ, какъ то; Главное Управленіе Земледѣлія и Землеустройства, Управленіе Имѣніями Заграничныхъ Духовныхъ Установленій, а также Земскія учрежденія прилегающихъ къ Днѣстру уѣздовъ. Особенно широкое участіе Уѣздныхъ Земствъ желательно при меліораціи болѣе возвышенныхъ плавень отъ г. Новыхъ Дубоссаръ до р. Турунчука, такъ какъ благодаря болѣе цѣнной культурѣ ихъ, послѣдствія отъ затопленія этихъ плавень



носятъ катастрофическій характеръ.

Въ этомъ отношеніи Бендерское Уѣздное Земство сдѣлало заслуживающій подражанія починъ и на 45 Бендерскомъ Очередномъ Земскомъ Собраніи 1913 года, по предложенію Предсѣдателя Собранія Д. Д. Писаржевскаго, было поставлено отпустить сумму свыше 5000 р. на производство изысканій и составленіе проекта обвалованія рѣки Днѣстра.

Затронувъ въ послѣднихъ словахъ векользъ меліораціи верхнихъ плавень отъ г. Новыхъ Дубоссаръ до истоковъ р. Турунчука, слѣдуетъ кстати признаться, что въ предыдущемъ изложеніи довольно подробно разсматривался вопросъ о меліораціи плавень нижней части р. Днѣстра и весьма мало вниманія удѣлялось условіямъ защиты выше лежащихъ плавень. Это на первый взглядъ кажущееся равнодушіе объясняется технической несложностью обвалованія этихъ плавень и отсутствіемъ специфическихъ выгодъ для судоходства за исключеніемъ лишь ожидаемаго прироста грузооборота послѣ полной меліораціи ихъ.

Для выясненія наиболѣе цѣлесообразныхъ и экономическихъ мѣръ защиты плавневыхъ земель отъ затопленія ихъ высокими паводками, въ связи съ улучшеніемъ судоходныхъ условій въ нижней части р. Днѣстра, необходимо произвести подробныя изысканія на части рѣки отъ г. Дубоссаръ до лимана. Изысканія должны состоять въ топографической и геодезической съемкахъ всей поймы рѣки, начиная отъ г. Дубоссаръ до лимана, а также въ съемкѣ самой рѣки Днѣстра на томъ же участкѣ и ея притоковъ, съ производствомъ промѣровъ глубинъ воды, въ производствѣ глубокаго буренія на всей поймѣ рѣки, съ составленіемъ почвенной карты. Кромѣ того необходимо произвести тріангуляцію на всей площади, включенной въ съемку. Для изученія режима рѣки и ея притоковъ предположено устроить гидрометрическія станціи, а также установить рядъ водомѣрныхъ и дождемѣрныхъ постовъ. Наконецъ, предположено еще обследовать овраги и балки, выходяшіе въ пойму рѣки Днѣстра и ея притоковъ.

Изысканія предположено произвести въ теченіе двухъ лѣтъ одновременно Министерствомъ Путей Сообщенія и Главнымъ Управленіемъ Землеустройства и Земледѣлія. Стоимость подробныхъ изысканій по смѣтѣ исчислена въ суммѣ 271741 рубль, при чемъ изъ средствъ Министерства Путей Сооб-



щенія должна быть отпущена въ теченіе двухъ лѣтъ, начиная съ 1915 года, сумма 83323 руб. и изъ средствъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія отпущена сумма 188418 р.

Послѣ производства изысканій и собранія всѣхъ необходимыхъ матеріаловъ можетъ быть составленъ полный проектъ меліорации плавневыхъ земель въ связи съ улучшеніемъ условій судоходства на нижней части рѣки Днѣстра.

Средства для выполненія самаго проекта должны быть ассигнованы всѣми заинтересованными учрежденіями. Кромѣ Правительства въ меліорации плавень заинтересованы еще Губернскія Уѣздныя Земства Бессарабской и Херсонской губерній, Управление Имѣніями Заграничныхъ Духовныхъ Установленій и, наконецъ, частные владѣльцы земли, послѣдніе должны, для этой цѣли, объединяться въ меліоративныя товарищества на подобіе товариществъ, существующихъ за границей.

Что касается выполненія самаго проекта, то онъ можетъ выполняться и частями, по мѣрѣ ассигнованія необходимыхъ средствъ. Въ окончательномъ своемъ видѣ исполненный проектъ представить изъ сея нѣчто определенное и цѣлое и не явится конгломератомъ непланомѣрныхъ работъ, предпринятыхъ въ разное время.

Инженеръ Тиммъ.

=====

и  
а,  
го  
2х  
т







## **Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.**

**Къ совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916-й годъ.**

### **ДОКЛАДЪ**

**Помощника Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія Инженера  
Шелудякова объ устройствѣ затоновъ на р. Днѣстрѣ и о  
положеніи этого вопроса въ настоящее время.**

Однимъ изъ наиболѣе серьезныхъ препятствій для введенія судовъ болѣе совершеннаго типа и прочной конструкціи и для правильнаго развитія судостроенія на р. Днѣстрѣ является полное отсутствіе до настоящаго времени безопасныхъ и удобныхъ зимовокъ для Днѣстровскаго флота. Естественныхъ затоновъ въ видѣ заливовъ или старорѣчій на Днѣстрѣ не имѣется совершенно, такъ какъ благодаря частымъ наводкамъ и обилію влекомыхъ при этомъ глинистоиловатыхъ наносовъ они быстро заносятся. Вслѣдствіе этого почти всѣ суда принуждены оканчивать навигацію раньше времени, что-бы до осенняго ледохода имѣть возможность уйти въ нижнюю часть рѣки, берега которой въ этомъ районѣ болѣе низки и пологи и, здѣсь, гдѣ-либо, вытаскаться на берегъ и такимъ образомъ найти для себя болѣе или менѣе безопасную зимовку. Съ открытіемъ навигаціи, для принятія перваго груза, зимовавшіе въ нижнемъ участкѣ рѣки суда дѣлаютъ часто большой путь порожнякомъ, теряя при этомъ дорогое время полой воды, когда перевозка грузовъ особенно выгодна. Вытаскиваніе судовъ для зимовки на берегъ не позволяетъ предпринимателямъ строить хорошіе и цѣнные суда, требующіе къ себѣ болѣе осторожнаго и бережнаго отношенія, а потеря времени въ концѣ и началѣ навигаціи приноситъ судовладельцамъ большіе убытки и, повышая стоимость фрахта, ложится значительнымъ бременемъ на грузоотправителей.

Такое тяжелое положеніе судоходства еще въ самомъ началѣ производства работъ по улучшенію судоходныхъ условій р. Днѣстра, въ восьмидесятихъ годахъ прошлаго столѣтія, заставило обратить самое серьезное вниманіе на необходимость устройства удобныхъ зимовокъ для



Днѣстровскаго флота. Въ 1885 и 1886 годахъ были построены въ средней части р. Днѣстра три затона для безопасной зимовки судовъ. Первый затонъ (закрытый), площадью около 15000 кв. саж., былъ устроенъ у села Кладки; площадь второго (тоже закрытаго) затона, расположеннаго въ 3-хъ верстахъ отъ с. Рашкова, достигала 3600 кв. саж.; и, наконецъ, третій (открытый) Каменскій затонъ, существующій и въ настоящее время, построенъ въ 2-хъ верстахъ отъ м. Каменки; также, какъ и первые два затона, онъ устроенъ въ лѣвомъ рукавѣ рѣки; площадь его достигаетъ 4500 кв. саж. Однако черезъ четыре года послѣ своего устройства, т. е. въ 1890 году, Кладковскій и Рашковскій затоны настолько обмелѣли, что сдѣлались совершенно недоступными для судовъ и такимъ образомъ прекратили свое существованіе. Послѣ этого на Днѣстрѣ остался только одинъ Каменскій затонъ, но вслѣдствіе своей незначительной площади, онъ могъ обслуживать лишь нужды 2-го технического участка, давая на зиму убѣжище казеннымъ судамъ и одному—двумъ частнымъ пароходамъ. Такимъ образомъ, для Днѣстровскаго судоходства вторично создались первоначальныя тяжелыя условія, вслѣдствіе совершеннаго отсутствія удобныхъ и безопасныхъ зимовокъ для судовъ. Однако, съ уходомъ съ р. Днѣстра въ девяностыхъ годахъ всѣхъ судовъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, а равно и другихъ судоходныхъ обществъ, вслѣдствіе неудачной конкуренціи ихъ съ Юго-Западными желѣзными дорогами, построенными въ это время Новоселицкую вѣтвь, отнявшую у рѣки при посредствѣ специальныхъ мѣропріятій массу хлѣбныхъ грузовъ, Днѣстровское судоходство совершенно упало; это обстоятельство и послужило причиной, что до 1900 г. совершенно не возбуждалось вопроса о необходимости устройства на р. Днѣстрѣ затоновъ.

Но, послѣ значительнаго перерыва, въ самомъ концѣ прошлаго столѣтія возобновились работы по дальнѣйшему улучшенію судоходныхъ условій р. Днѣстра, значительно облегчившія условія безопаснаго плаванія судовъ, позволившія судовладельцамъ понизить стоимость фрахта на перевозимые по рѣкѣ грузы. Вслѣдствіе этого притокъ грузовъ на рѣку увеличился, что въ свою очередь вызвало появленіе новаго флота. Грузовое и пассажирское движеніе значительно возросло и на рѣкѣ, взамѣнъ остававшихся галеръ, появились суда болѣе прочной и современной конструкціи—берлины и баржи, буксируемые пароходами.

Съ оживленіемъ судоходства вопросъ о необходимости устройства для Днѣстровскаго флота безопасныхъ зимовокъ вновь приобрѣлъ свою прежнюю остроту и требовалъ неотлагательнаго осуществленія. Предъ Министерствомъ Путей Сообщенія былъ возбужденъ рядъ соответствующихъ ходатайствъ. Идя на встрѣчу нуждамъ и потребностямъ судоходства, Министерство Путей Сообщенія признало необходи-



мымъ устройство на р. Днѣстрѣ ряда затоновъ. Въ первую очередь было намѣчено устройство затона у м. Рыбниці, въ средней части рѣки, съ наиболѣе оживленной судоходной дѣятельностью, въ мѣстѣ пересѣченія рѣки съ желѣзной дорогой. Въ 1901 г. былъ составленъ проектъ на устройство въ м. Рыбницѣ открытаго затона, стоимость котораго по смѣтѣ выражалась въ размѣрѣ 150.000 р., но при разсмотрѣніи представленнаго проекта было найдено, что открытый затонъ не вполне гарантируетъ зимующіе въ немъ суда отъ возможныхъ поврежденій ихъ при проходѣ ледохода, и затонъ рѣшено было сдѣлать закрытымъ, при чемъ предполагалось получить водную площадь затона равной 24000 кв. саж. Къ производству работъ по утвержденному проекту было приступлено въ 1903 г. Работы, какъ по устройству самаго затона, такъ и вызваннаго его устройствомъ въ главномъ руслѣ рѣки, закончились въ 1907 году; общая ихъ стоимость выразилась въ размѣрѣ 9600 руб. Независимо отъ этихъ работъ по утвержденному проекту была предусмотрена также и расчистка затона (вслѣдствіе его недостаточной глубины) при посредствѣ землечерпанія.

Между тѣмъ, на другой же годъ послѣ постройки оградительной дамбы затонъ настолько обмелѣлъ, что, несмотря на неоднократную и довольно интенсивную работу землечерпательницы Днѣстровской 1-й въ періодъ времени съ 1905 по 1909 г., зимовка судовъ въ Рыбницкомъ затонѣ совершенно прекратилась. Но, принимая во вниманіе полное отсутствіе удобныхъ зимнихъ стоянокъ для судовъ при ежегодно развивающейся судоходной дѣятельности на Днѣстрѣ, устройство удобныхъ затоновъ явилось уже настолько неотложной потребностью для Днѣстровскаго судоходства, что вопросъ этотъ не снимался болѣе съ очереди: ежегодныя совѣщанія Кіевского Округа Путей Сообщенія съ участіемъ представителей Земствъ, Городовъ, Биржевыхъ и Порайонныхъ Комитетовъ, пароходныхъ предпріятій и проч. при разсмотрѣніи предложеній о работахъ на путяхъ Кіевского Округа Путей Сообщенія неизмѣнно высказывались за необходимость въ скорѣйшемъ устройствѣ затоновъ на Днѣстрѣ.

Въ 1912 г. былъ составленъ проектъ на переустройство Рыбницкаго затона изъ закрытаго въ открытый; стоимость работъ согласно этого проекта была исчислена въ 62500 руб., не считая стоимости землечерпательныхъ работъ, которыя потребовались бы для окончательной расчистки затона, и стоимости перекрытія отверстія, длиною 45 саж., предполагавшагося въ существующей дамбѣ-запрудѣ. Затѣмъ, въ 1913 году инженеромъ Толвинскимъ были представлены два болѣе детально разработанные проекта на переустройство того же Рыбницкаго затона. 1-й проектъ предусматривалъ устройство открытаго затона; стоимость работъ по этому проекту выражалась въ суммѣ 143000 руб.; по 2-му проекту



затонъ предполагалось сохранить закрытымъ, съ огражденіемъ незатопляемыми дамбами, переустроить его по образцу Вѣнской гавани на рѣкѣ Дунаѣ; полная стоимость работъ по 2-му проекту выразилась въ размѣрѣ 380000 руб. При проведеніи въ жизнь второго проекта Днѣстровское судоходство получило бы вполне благоустроенную гавань, съ водной площадью въ 23000 кв. саж., зимующіе въ ней суда были бы совершенно обезпечены, какъ отъ поврежденія ледоходомъ, такъ и отъ всякихъ другихъ случайностей, возможныхъ при зимовкѣ судовъ въ открытыхъ затонахъ. Въ это же время былъ поднятъ вопросъ о необходимости устройства и второго затона на р. Днѣстрѣ, именно у г. Могилева Подольскаго за Немійскимъ островомъ; стоимость этихъ работъ по представленному Инженеромъ Имшенецкимъ проекту выразилась въ суммѣ 80000 рублей.

Совѣщаніе при Кіевскомъ Округѣ Путей Сообщенія съ участіемъ представителей общественныхъ организаций, созданное въ Маѣ мѣсяцѣ 1913 г. въ г. Бердерахъ для обсужденія смѣтныхъ предположеній Округа на 1914 г., признало необходимымъ ходатайствовать передъ Министерствомъ Путей Сообщенія о скорѣйшемъ разрѣшеніи устройства затоновъ, какъ у м. Рыбницы, такъ и у г. Могилева Подольскаго. Сознавая важное значеніе внутреннихъ водныхъ путей въ экономической жизни Россіи, постепенно и систематически проводя рядъ мѣропріятій, направленныхъ къ благоустройству нашей внутренней водной сѣти, Министерство Путей Сообщенія и въ данномъ случаѣ пошло на встрѣчу нуждамъ Приднѣстровскаго края и, признавши крайнюю необходимость въ устройствѣ на Днѣстрѣ Рыбницкаго и Могилевскаго затоновъ, внесло въ смѣту расходовъ по Управленію Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ на 1914 г., на приступъ къ работамъ по устройству Рыбницкаго затона 23000 руб. и по устройству Немійскаго затона у г. Могилева Подольскаго—20000 руб.

Одобренный Министерствомъ проектъ Рыбницкаго затона предусматриваетъ устройство закрытаго затона, при чемъ на первое время предполагается разработать затонъ, площадью 8000 кв. саж., что дастъ возможность помѣстить здѣсь до 80 судовъ. Впослѣдствіи же площадь затона можетъ быть постепенно увеличена землечерпаніемъ до 30000 кв. саж. и даже до 50000 кв. саж. Помимо этого предполагается оборудовать затонъ жилыми зданіями для служащихъ въ затонѣ, противопожарными приспособленіями и причальными тумбами. Стоимость переустройства затона по этому проекту, не считая стоимости землечерпательныхъ работъ, которая предполагается произвести имѣющимися снарядами, составляетъ 128000 рублей.

По одобренному проекту Могилевскій затонъ предполагается устроить открытымъ, съ ограниченіемъ его площади 12000 кв. саж., при чемъ на первое время разработку за-



тона предположено распространить лишь на площадь въ 10000 кв. саж. Стоимость работъ по устройству Могилевского затона исчисляется одобреннымъ проектомъ въ суммѣ 143000 руб., не считая стоимости землечерпанія.

Въ виду незначительности внесенной въ смѣту на 1914 годъ суммы на приступъ къ работамъ по устройству обоихъ затоновъ, а именно: для Рыбницкаго затона — 23000 руб. и Могилевского 20000 руб., и настоятельной необходимости для судоходства въ скоромъ времени получить хотя бы одинъ затонъ, было признано болѣе рациональнымъ всю эту сумму, въ размѣрѣ 43000 руб., использовать полностью на производство работъ по устройству Немійскаго затона у г. Могилева Подольскаго, тѣмъ болѣе, что при окончательномъ обследованіи мѣста расположенія затона и детальномъ выясненіи условій предстоящихъ работъ, выяснилось, что предполагавшіяся здѣсь скалоуглубительныя работы производить не придется, такъ какъ по снятіи при посредствѣ землечерпанія верхняго наноснаго слоя, залегающій подъ нимъ пластъ плотной сланцевой плиты до нѣкоторой степени размягчится и въ общемъ тоже поддастся расработкѣ земелчерпаніемъ.

Всѣ работы по устройству Немійскаго затона предполагалось произвести въ теченіе двухъ строительныхъ періодовъ 1914 и 1915 г.г. и такимъ образомъ являлась надежда, что уже къ зимѣ 1915—1916 г.г. Днѣстру будетъ данъ, наконецъ, первый изъ намѣченныхъ затоновъ, въ которомъ часть Днѣстровскаго флота могла бы найти для себя удобную и безопасную стоянку на зимнее время.

Однако черныя тучи, покрывшія политическій горизонтъ Европы въ срединѣ прошлаго лѣта, съ молніеносной быстротой разразились вихремъ военной бури. Грозная година переживаемой нами Второй Отечественной войны, потребовавшей крайняго напряженія всѣхъ экономическихъ силъ нашей родины, заставила пересмотрѣть уже принятую законодательными учрежденіями роспись расходовъ на 1914 годъ и вызвала сокращеніе и отмену многихъ новыхъ работъ, намѣченныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія. Ассигнованія внесенныхъ въ смѣту 43000 руб. на приступъ къ работамъ по устройству Рыбницкаго и Могилевского затоновъ не послѣдовало, и вопросъ о постройкѣ ихъ въ настоящее время остается открытымъ.

Въ виду полной мобилизации всѣхъ финансовыхъ средствъ государства, даже при несомнѣнно успѣшномъ окончаніи для насъ происходящей великой борьбы, нельзя съ увѣренностью рассчитывать въ ближайшее время на отпускъ средствъ для устройства этихъ затоновъ въ размѣрѣ исчисленной суммы. Вслѣдствіе этого, чтобы не оставить Днѣстровское судоходство въ крайне тяжелыхъ условіяхъ, существовавшихъ до настоящаго времени и съ каждымъ годомъ ухудшающихся, въ



виду возростанія количества судовъ и полного отсутствія мѣстъ для безопасной зимовки ихъ, необходимо, чтобы Совѣщаніе высказалось по вопросу о желательности рачистики при помощи землечерпанія устья нѣкоторыхъ рѣкъ, впадающихъ въ Днѣстръ, какъ напримѣръ: Русовы (около Ямполя), Ягорлыка (граница Подольской и Херсонской губ.), Реутъ (около Дубоссаръ), дабы, до постройки коренныхъ затоновъ у м. Рыбницы и г. Могилева, хотя здѣсь дать возможность укрываться на зиму Днѣстровскому флоту. Кроме того, въ цѣляхъ уменьшенія стоимости работъ по устройству Рыбницкаго затона, а слѣдовательно возможности скорѣйшаго его устройства, было бы желательно произвести подробное обслѣдованіе участка рѣки въ районѣ расположенія второго острова у м. Рыбницы, ниже желѣзнодорожнаго моста, чтобы на основаніи полученныхъ данныхъ выяснить возможность перенесенія проектируемаго затона въ лѣвый рукавъ рѣки, находящійся за означеннымъ островомъ, и устроить здѣсь открытый затонъ. Хотя въ последнемъ случаѣ площадь затона и будетъ нѣсколько меньше предполагаемой по одобренному Министерствомъ проекту, но при этомъ условіи явится также надежда на полученіе затона и въ нижней части Днѣстра, именно близъ м. Варницы, за Гурабыкулуйскимъ островомъ, въ правомъ рукавѣ рѣки, обь устройствѣ котораго неоднократно возбуждались соотвѣтствующія ходатайства. При благопріятномъ разрѣшеніи этого вопроса Днѣстръ будетъ имѣть три затона, расположенные вблизи желѣзныхъ дорогъ и обслуживающіе верхній, средній и нижній участки рѣки; такимъ образомъ Днѣстровское судоходство въ достаточной степени будетъ обезпечено мѣстами для безопасной и удобной зимовки своего флота.

Инженеръ Шелудяковъ.



## Кіевскій Округъ Путей Сообщенія.

Къ Совѣщанію по разсмотрѣнію смѣтныхъ предположеній Округа на 1916 г.

### ДОКЛАДЪ

**Завѣдывающаго отдѣльнымъ техническимъ участкомъ Южнаго Буга Инженера Богданова объ устройствѣ погрузочныхъ пристаней на р. Южномъ Бугѣ у г. Вознесenska.**

Вопросъ объ устройствѣ погрузочныхъ пристаней у г. Вознесenska возникъ одновременно съ переходомъ грузовыхъ операцій къ г. Вознесенску съ конца 1907 года. До сего времени вся грузка хлѣба изъ обширнаго Вознесенско-Кантакузенскаго района производилась у с. Раково въ 7 верстахъ отъ г. Вознесenska. Произведенныя съ 1904 по 1907 г. г. землечерпательныя работы отъ с. Раково до г. Вознесenska (Кантакузенскаго моста) дали возможность перенести всю грузку хлѣба ближе къ Вознесенску, а именно къ Вознесенскимъ пристанямъ, отстоящимъ отъ города на 2 версты. Перенесеніе пристаней отъ с. Раково къ г. Вознесенску имѣло своимъ послѣдствіемъ значительное уменьшеніе накладныхъ расходовъ вслѣдствіе приближенія грузки къ торговымъ центрамъ, какъ г. Вознесенскъ и м. Кантакузено и затѣмъ наличность несравненно болѣе благоприятныхъ условий сообщенія пристаней съ г. Вознесенскомъ, чѣмъ г. Вознесenska съ с. Раково.

Въ концѣ 1908 г. Николаевскій Биржевой Комитетъ представилъ Его Высокопревосходительству Господину Министру Путей Сообщенія докладную записку по вопросу о коренномъ



улучшеніи р. Ю. Буга, каковое должно было бы состоять въ доведеніи глубины р. Ю. Буга до 10 фт., устройствѣ затона у г. Вознесенска и въ расширеніи Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней.

Въ возмѣщеніе всѣхъ затратъ казны по коренному улучшенію судоходныхъ условий р. Ю. Буга предполагалось установить особый судоходный сборъ.

Въ 1911 году былъ составленъ вмѣстѣ съ другими проектами и проектъ расширенія Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней, каковой проектъ вмѣстѣ съ пояснительной запиской былъ рассмотрѣнъ и одобренъ Правленіемъ Округа и отосланъ на разсмотрѣніе Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ. Означенный проектъ расширенія Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней предусматривалъ 1) доведеніе ширины Буга въ районѣ пристаней до 50 саж. и глубины 10 фт., 2) устройство Вознесенскихъ пристаней, длиною 383 саж. и 3) устройство Кантакузенскихъ пристаней, длиною 453 саж. Задержка въ выполненіи означеннаго проекта произошла въ виду того, что Управленіе Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ ожидало проведенія въ законодательномъ порядкѣ законопроекта о судоходныхъ сборахъ на р. Ю. Бугѣ, что въ свою очередь мѣстными заинтересованными кругами связывалось съ вопросомъ объ устройствѣ желѣзно-дорожной вѣтки къ пристанямъ.

Въ настоящее время устранены всѣ препятствія, мѣшавшія расширенію Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней: 1) желѣзно-дорожная вѣтка къ Вознесенскимъ пристанямъ закончена постройкой и 2) 7 Апрѣля 1915 года Совѣтъ Министровъ одобрилъ законопроектъ о судоходныхъ сборахъ на р. Ю. Бугѣ.

Такимъ образомъ, столь необходимое устройство погрузочныхъ пристаней у г. Вознесенска можетъ теперь осуществиться за счетъ судоходныхъ сборовъ.

Представленный въ 1911 году проектъ о расширеніи Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней въ настоящее время долженъ подвергнуться весьма существеннымъ измѣненіямъ: во первыхъ



уже достигнута въ районѣ пристаней глубина въ 10 фут. и ширина отъ 45 до 50 саженой, а затѣмъ на совѣщаніи 29 мая 1914 года въ г. Николаевѣ вопросъ объ устройствѣ пристаней у м. Кантакузено былъ признанъ не срочнымъ и подлежащимъ отложенію. Постановлено же было на этомъ совѣщаніи устроить пристани только у г. Вознесенска.

Вопросъ о необходимости устройства пристаней у г. Вознесенска детально разработанъ въ посянительной запискѣ къ проекту расширенія Вознесенско-Кантакузенскихъ пристаней, составленной въ 1911 году.

Здѣсь же слѣдуетъ указать, что безъ устройства погрузочныхъ пристаней съ окончаніемъ проведенія желѣзно-дорожной вѣтки къ Вознесенскимъ пристанямъ, погрузка съ вагоновъ въ суда и наоборотъ будетъ весьма затруднительна, какъ вслѣдствіе далекой носки груза, такъ и вслѣдствіе невылазной грязи во время дождей. Все это будетъ вызывать излишніе и довольно большіе накладные расходы. Устройство мостовой по берегу безъ капитальнаго устройства пристаней также невозможно въ виду того, что этотъ берегъ каждую весну немного подмывается и если его не укрѣпить, то со временемъ придется перекладывать подальше отъ берега и желѣзно-дорожное полотно во избѣжаніе его размыва.

Наконецъ, этотъ участокъ р. Ю. Буга, между рѣкой Мертвоводомъ и Кантакузенскимъ мостомъ, въ настоящее время является единственнымъ, гдѣ производится многомилліонная погрузка хлѣба, идущая по Бугу съ богатаго и обширнаго Вознесенскаго района. Устройство здѣсь сносныхъ условій погрузки и выгрузки судовъ значительно сократить всѣ накладные расходы, какъ по стоянкѣ судовъ, такъ и по грузкѣ и выгрузкѣ съ нихъ.

Грузооборотъ р. Ю. Буга, гдѣ главнымъ отправнымъ пунктомъ является г. Вознесенскъ, также говоритъ за необходимость устройства погрузочныхъ пристаней у г. Вознесенска.



Такъ по р. Ю. Бугу провезено грузовъ въ Николаевск. портъ:

Въ 1903 г. . . . .	28843046 п.	
„ 1904 „ . . . . .	16971435 >	
„ 1905 „ . . . . .	9226883 >	
„ 1906 „ . . . . .	27249625 >	
„ 1907 „ . . . . .	17083669 >	
« 1908 „ . . . . .	15664825 >	Провезено грузовъ вверхъ по
„ 1909 „ . . . . .	25233984 >	р. Ю. Бугу:
„ 1910 „ . . . . .	23000000 >	4.751.074 п.
„ 1911 „ . . . . .	22127000 >	5.912.643 >
„ 1912 „ . . . . .	11226300 >	4.071.002 >
„ 1913 „ . . . . .	25215000 >	9.128.000 >

Изъ всего указаннаго груза на долю Вознесенскихъ пристаней приходится отъ 72% до 85% всего грузооборота р. Ю. Буга.

Устройство желѣзно-дорожной вѣтки къ пристанямъ должно еще болѣе увеличить грузооборотъ пристаней. Такъ, разсматривая направленіе груза на Николаевъ и Одессу и учитывая стоимость провоза груза по дорогѣ Одесса-Бахмачъ отъ ст. Бахмачъ до ст. Одесса и Вознесенскъ по тарифу и затѣмъ погрузку груза въ Одессѣ въ суда и доставку груза изъ Вознесенска водой въ Николаевъ и затѣмъ погрузку его въ суда мы видимъ, что разница въ пользу направленія Бахмачъ-Вознесенскъ-Николаевъ составляетъ для ст. Бахмачъ 4 р. 32 к. со ст. Бобринская 5 р. 76 к., со ст. Помощная 27 р. 36 к. и со ст. Вознесенскъ 41 р. 22 к. съ вагона въ 900 п. Расчеты эти сдѣланы въ слѣдующемъ предположеніи:

Подача вагона со ст. Вознесенскъ къ пристанямъ 0,35 к. за пудъ, погрузка зерна въ суда 0,30 к. за пудъ, фрахтъ отъ г. Вознесенска до г. Николаева 0,75 к. за пудъ, страховка 0,50 к. за пудъ, что составитъ стоимость доставки 1 п. груза со ст. Вознесенскъ въ г. Николаевъ 1,90 к., или 17 р. 10 к. за вагонъ въ 900 пудовъ.



Далѣе предполагается, что выгрузка хлѣба изъ судовъ въ г. Николаевѣ въ морскіе пароходы посредствомъ плавучихъ элеваторовъ и выгрузка хлѣба изъ вагоновъ въ морскіе пароходы въ Одесскомъ порту будетъ одна и та же, хотя тутъ несомнѣнно преимущество на сторонѣ Николаева, ибо погрузка хлѣба изъ груженнаго судна посредствомъ плавучаго элеватора въ рядомъ стоящій морской пароходъ никомъ образомъ не можетъ быть сравниваема съ условіями существующей погрузки хлѣба изъ вагоновъ въ суда, въ Одесскомъ порту. Стоимость перегрузки хлѣба при помощи плавучихъ элеваторовъ обходится въ среднемъ въ  $\frac{1}{6}$  коп. за пудъ.

Далѣе, если сравнимъ желѣзно-дорожные тарифы, то увидимъ что направление Бахмачъ-Вознесенскъ-Николаевъ говорить само за себя.

Ниже приведены тарифы хлѣбныхъ грузовъ отъ ст. Бахмачъ до ст. Вознесенскъ и Одесса.

Отъ станцій:	До ст. Одесса.		До ст. Вознесенскъ.		До ст. Николаевъ.		Примѣчаніе.
	Верст.	коп. съ пуда	Верст.	коп. съ пуда	Верст.	коп. съ пуда	
Бильмачевка . . .	582	13,30	416	10,20	523	12,43	
Прилуки . . . .	532	12,56	366	9,20	473	11,70	
Гребенка . . . .	478	11,77	312	8,12	419	10,90	
Золотоноша . . .	421	10,93	255	6,98	362	10,06	
Бобринская . . .	365	10,11	199	5,85			
Ново-Миргородъ .	313	9,31	147	4,32			
Помошная . . . .	245	8,23	79	2,32			
Людмиловка . . .	221	7,85	55	1,62			
Кавуны . . . . .	202	7,55	36	1,06			
Трикратное . . .	180	7,20	14	0,41			
Вознесенскъ . . .	166	6,64	—	—			
Мартыновское . .	140	5,60	26	0,76			
Веселиново . . .	126	5,04	40	1,18			
Колосовка . . . .	106	4,24	60	1,76			
Березовка . . . .	92	3,68	74	2,18			
Руховка . . . . .	76	3,04	90	2,65			
Сербка . . . . .	57	2,28	109	3,21			
Буялыкъ . . . . .	45	1,80	121	3,56			
Кремидовка . . .	26	1,04	140	4,12			
Одесса . . . . .	—	—	166	4,88			

Изъ этой таблицы видно, что разниа въ доставкѣ хлѣба на Вознесенскъ и Одессу составляетъ на пудъ со ст. Бахмачъ



2, 1 коп., со ст. Бобринская 4, 26 коп., со ст. Помошная 5, 79 к. Если же мы примемъ во вниманіе, что стоимость доставки хлѣба со ст. Вознесенскъ въ г. Николаевъ обойдется не выше 2 к., то мы увидимъ, что вновь построенная линія Одесса-Бахмачъ дастъ Вознесенскимъ пристанямъ и тѣмъ грузы, которые безъ желѣзной дороги не тяготѣли раньше къ г. Вознесенску.

Ниже приведена таблица приведенной стоимости провоза груза со станцій дороги Одесса-Бахмачъ до г. Николаева и г. Одессы.

Наименованіе  пунктовъ.	Бахмачъ-Одесса.		Бахмачъ—Вознесенскъ—Николаевъ.							
	СТОИМОСТЬ ОТПРАВОКЪ ВАГОНА ВЪ 900 пуд.									
	До ст. Одесса-Пересыпь		До ст. Вознесенскъ.		Отъ Вознесенска до Николаева.		Общее Бахмачъ-Вознесен.-Николаевъ		Разница въ пользу направ. Бах.-Возн.-Ник.	
	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
Бахмачъ (Либ.-Ромен.)	122	58	101	16	17	10	118	26	4	32
Гребенка (Кіевъ-Полтав.)	105	48	83	79	17	10	100	89	4	59
Бобринская (Юго-Западн.)	90	54	67	68	17	10	84	78	5	76
Помошная (Юго-Западн.)	73	98	29	52	17	10	46	62	27	36
Вознесенскъ .	58	32	—	—	17	10	17	10	41	22
Чичиклея . .	44	28	14	04	17	10	31	14	13	14
Колосовка . .	36	72	21	60	17	10	38	70	1	98

Данныя этой таблицы показываютъ, что сколь несправедливы были бы мѣры, которыя искусственно отвлекали бы грузы отъ направленія Бахмачъ-Вознесенскъ-Николаевъ. Провозъ груза по болѣе дешевому пути имѣеть для населенія громадное значеніе, ибо вся разница провоза останется у него. Съ устройствомъ у г. Вознесенска затона и пристаней многіе расходы по доставкѣ груза отъ г. Вознесенска до г. Николаева значительно умень-



паться и тогда разница въ доставкѣ грузовъ на Николаевъ и Одессу станетъ еще болѣе существенной.

Береговую обдѣлку пристаней предполагается сдѣлать затопляемой при высокихъ весеннихъ водахъ.

Типъ для береговой обдѣлки принять для Вознесенскихъ пристаней слѣдующій: основаніе обдѣлки составляетъ рядъ свай изъ 5-в. сосновыхъ брусевъ, забитыхъ на разстояніи другъ отъ друга 2 арш. и на глубину 2 саж. и связанныхъ со стороны берега досками, а поверху на уровнѣ средне-низкаго горизонта изъ 5-в. сосновыхъ брусевъ. Указанный свайный рядъ съ одной стороны является верхней границей подводнаго двойного откоса канала; съ другой стороны онъ служить подошвою надводного берегового откоса полуторнаго заложения, мощеннаго средней крупности гранитнымъ камнемъ на слоѣ щебня, толщиною 0,14 саж. Вверху на уровнѣ 1,24 саж. отъ средне-низкаго горизонта устроена мостовая, шириною 7 саж., изъ гранитнаго камня на слоѣ щебня въ 0,10 саж. и для стока воды съ общимъ возвышеніемъ посрединѣ въ 0,10 саж. Далѣе къ мостовой примыкають кюветы, шириной поверху въ 0,91 саж., служащіе также для отвода воды отъ желѣзно-дорожнаго полотна.

Стоимость всѣхъ работъ опредѣляется по слѣдующему расчету:

Длина береговой обдѣлки: 390 п. с.

- 1) Выемка грунта вручную .  $300 \times 1$  р. 80 к. = 540 р.
- 2) Насыпка грунта вручную .  $1500 \times 4$  р. 50 к. = 6750 р.
- 3) Забивка свай, толщ. 5-в. съ  
прибивкой поверху 2-хъ до-  
сокъ и брусковъ, толщ. 5-в.  $590 \times 11$  р. 05 к. = 6550 р.
- 4) Выемка грунта для свай  
ручными черпаками . . .  $40 \times 8$  р. 40 к. = 336 р.
- 5) Планировка откосовъ и мос-  
товой . . . . .  $3630 \times 8$  р. 04 к. = 305 р.



## 6) Щебень подъ кюветы, откосы и мостовую:

Кюветы . . . . . 20 к. саж.  $\times$  56 р. 77 к. = 1135 р.Откосы . . . . . 126 куб. с.  $\times$  56 р. 77 к. = 7150 р.Мостовая . . . . . 273 куб. с.  $\times$  56 р. 77 к. = 15500 р.7) Замошненіе откосовъ 897 кв. саж.  $\times$  7 р. 42,7 = 6650 р.8) Замошненіе мостовой 2730 кв. саж.  $\times$  7 р. 58,17 = 20698 р.9) Замошненіе кюветовъ 390 кв. саж.  $\times$  5 р. 55,7 = 2200 р.

---

**Итого** . . . . . 67814 р.

5% на приспособленія . . . 3390 р.

---

**А всего** . . . . . 71214 р.

Въ смѣту 1916 года предполагается испросить 15000 рублей,  
а остальную сумму въ смѣты послѣдующихъ годовъ.

*Завѣдывающій отдѣльнымъ**техническимъ участкомъ р. Южно Буя***Инженеръ Богдановъ.**







